

---

# Investitionsbedarf für das Bundes- schienenwegenetz aus Sicht der Nutzenden

---

Zehnte VDV-Maßnahmenliste | September 2024

---

Ergebnisse der 10. Unternehmensbefragung des Verbandes  
Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter Mitarbeit  
der Bundesverbandes SchienenNahverkehr (BSN)

---



---

# Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0  
info@vdv.de · www.vdv.de

## **Ansprechpartner**

Götz Walther  
T +49 163 5797979  
walther@vdv.de

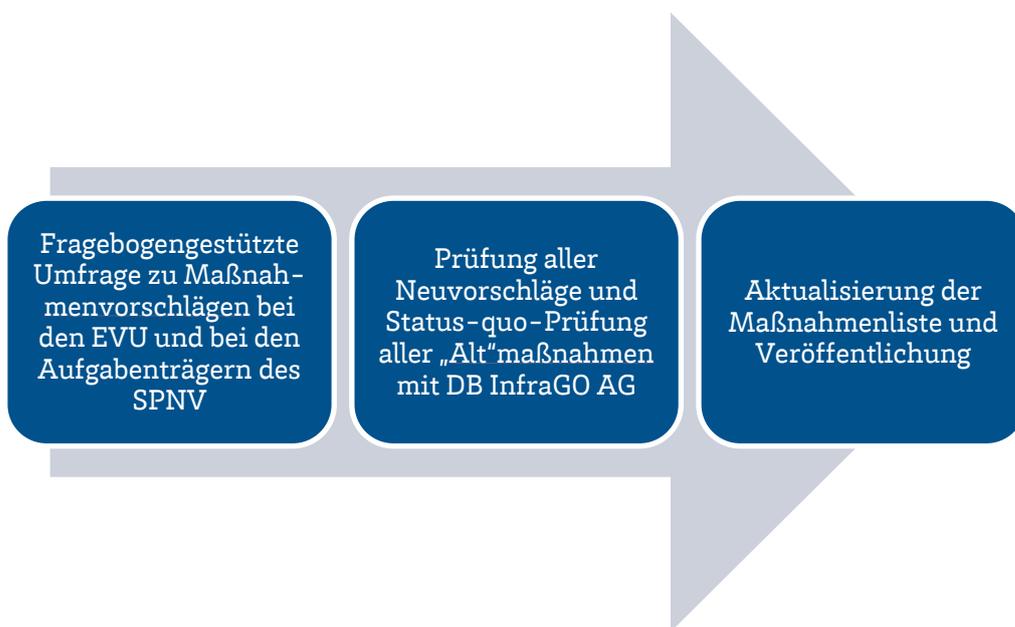
Steffen Kerth  
T +49 163 5797972  
kerth@vdv.de

## Einführung

Zum zehnten Mal veröffentlicht der VDV die Liste der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV vorgeschlagenen Investitionsmaßnahmen für das Bundes-schiennetzen. Die VDV-Hauptgeschäftsstelle hatte bereits im Jahr 2022 die rund 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie, mit Unterstützung der BAG-SPNV, die Aufgabenträger und Verkehrsverbünde per Fragebogen gebeten, aus der Perspektive der täglichen betrieblichen Erfahrungen die Vorschläge der 2019er Maßnahmenliste auf Aktualität zu prüfen und neue Investitionsmaßnahmen für die Eisenbahninfrastruktur der bundeseigenen Bahnen vorzuschlagen. Jetzt liegt die neue VDV-Maßnahmenliste mit insgesamt 813 Maßnahmen vor – darunter mehr als 400 neue Vorschläge.

Analog zum Vorgehen bei den Vorgängerlisten haben VDV und DB InfraGO AG alle Maßnahmen-vorschläge – noch nicht umgesetzte aus der 2019er Liste und neu gemeldete – eingehend geprüft sowie unter Berücksichtigung von Aktualität und Problemlösungsorientierung kategorisiert.

### Verfahren zur Aktualisierung der Maßnahmenliste



Mit den nun 813 Einzelvorschlägen enthält die VDV-Maßnahmenliste 2024 rund 300 Maßnahmen mehr als die Vorgängerliste aus dem Jahr 2019. Das ist zum einen auf die stetig wachsende politische und mediale Relevanz der Liste zurückzuführen. Zum anderen haben die zunehmenden Engpässe und Angebotsdefizite in den Serviceeinrichtungen in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass deutlich mehr darauf bezogene Maßnahmen gemeldet wurden. Die Maßnahmenvorschläge für Serviceeinrichtungen werden deshalb erstmals in einem eigenen Kapitel dokumentiert, das rund 130 Vorschläge für investive Maßnahmen in Serviceeinrichtungen enthält. Schließlich haben die im VDV organisierten Bahnen der öffentlichen Binnen- und Seehäfen mit ihren schienenpolitischen Vorschlägen für eine erfolgreiche Verkehrswende eine Vielzahl von Investitionsmaßnahmen für die den Häfen vorgelagerte bundeseigene Eisenbahninfrastruktur vorgeschlagen. Sie sind, um den umfassenden Charakter der Maßnahmenliste zu wahren, vollständig übernommen worden.

Ebenso sind die einzelnen Vorschläge in der Elektrifizierungsliste des VDV – wie bereits in der Vorgängerliste – in der VDV-Maßnahmenliste 2023 komplett abgebildet. Demgegenüber werden

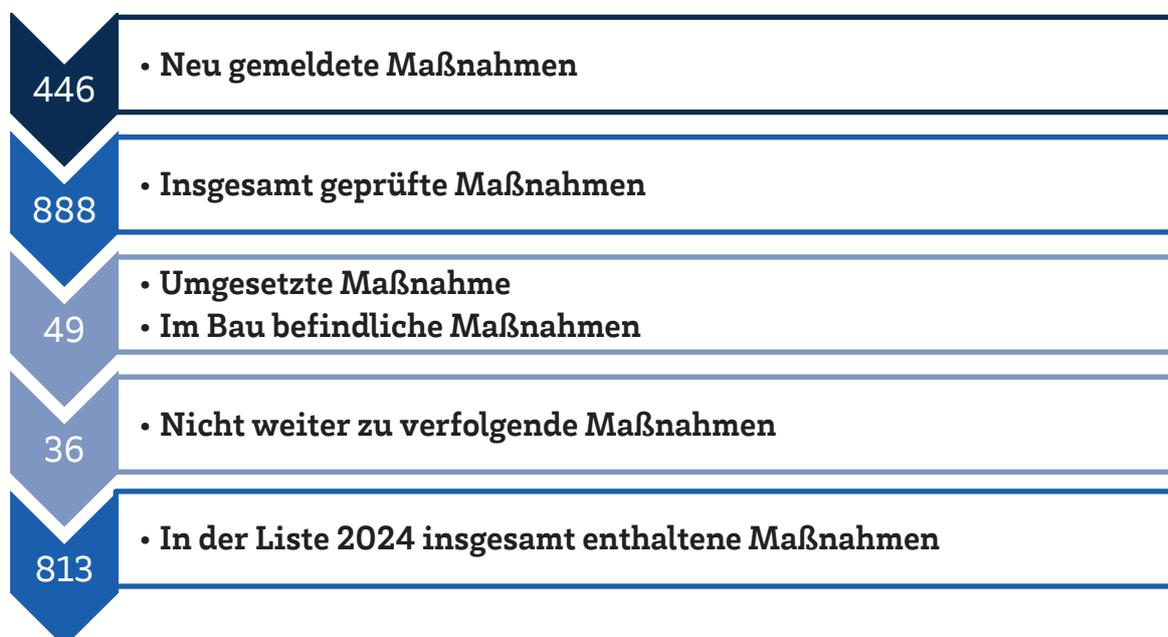
jedoch die Reaktivierungsvorhaben ausschließlich in der kontinuierlich aktualisierten Reaktivierungsliste des Verbandes aufgeführt.

Knapp 50 Maßnahmen aus der Vorgängerliste werden in der aktuellen Liste nicht weitergeführt, da sie von der DB InfaGO AG zwischenzeitlich umgesetzt worden sind oder sich im Bau befinden, d. h. der erste tatsächliche Spatenstich hat bereits stattgefunden. Weitere 36 Maßnahmen sind aus anderen Gründen (insbesondere mangelnde Aktualität) nicht in die aktuelle Liste übernommen worden.

Insgesamt wurden knapp 900 Vorschläge im Verfahren zur Erstellung der VDV-Maßnahmenliste 2024 betrachtet. Von den 813 in der Liste verbliebenen Vorschlägen befinden sich 245 bereits in der Planung. Für diese Vorhaben besteht zwischen Politik, Infrastrukturbetreiber und Netznutzenden Einvernehmen über die Umsetzung, auch wenn angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen die Erwartungen an die zeitliche Umsetzungsperspektive unterschiedlich sind. Einige Maßnahmen dieser Kategorie sind zudem im aktuellen Bedarfsplan für den Ausbau der Bundes-schiennenwege enthalten.

Bei etwa 350 Maßnahmenvorschlägen werden die von den Netznutzenden dargestellten Problemkonstellationen sowie die projektbezogene verkehrliche Wirkung auch vom Infrastrukturbetreiber im Kern anerkannt. Die DB InfraGO AG sieht allerdings keine Möglichkeit, diese Vorschläge im Rahmen der verfügbaren Mittel wirtschaftlich zu realisieren. Für weitere 100 Vorschläge – es handelt sich überwiegend um Projektvorschläge aus der aktuellen Umfrage – liegen noch keine belastbaren Erkenntnisse vor. Die DB InfraGO AG veranlasst hierzu weitere Untersuchungen, die im Einzelfall auch alternative Lösungsmöglichkeiten für die jeweils beschriebene Problemkonstellation einbeziehen können.

## Änderungen in der VDV-Maßnahmenliste 2024



93 Projektvorschläge werden von der DB InfraGO AG als nicht weiter verfolgenswert angesehen. Da der VDV diese Projekte in Abstimmung mit den meldenden Unternehmen im Grundsatz als sinnvoll erachtet, werden sie in der Bedarfsliste weitergeführt. Im Dialog zwischen allen Beteiligten muss der potenzielle Nutzen dieser Maßnahmen weiter konkretisiert werden. Auch hier ist zu prüfen, ob das dem jeweiligen Vorschlag zu Grunde liegende Problem durch Alternativmaßnahmen gelöst werden kann.

Die VDV-Maßnahmenliste 2024 bietet einen aktualisierten Überblick über die infrastrukturellen Engpässe und Qualitätsdefizite im gesamten Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO aus Netzkundensicht. Die Netzkunden haben hierzu aus ihrer Sicht die Vorschläge zu deren Beseitigung mitgeliefert.

Die inhaltlichen Ausprägungen der Einzelmaßnahmen der neuen Liste entsprechen weitgehend denen der Vorjahre. Insbesondere (aber nicht nur) von den Unternehmen des Güterverkehrs werden zusätzliche Überholungsmöglichkeiten und Weichenverbindungen (Überleitstellen) sowie Maßnahmen zur Stärkung der Netzresilienz gefordert. Häufig genannt werden zudem mehr Neben-, Abstell- und Ladegleise sowie sichere Rangiererwege in den Serviceeinrichtungen. Die Personenverkehrsunternehmen und Aufgabenträger des SPNV verweisen häufig auf mehr Flexibilität im Zuschnitt und in der Auslegung der Infrastrukturen, um die Betriebsprogramme an sich ändernde Nachfragestrukturen anpassen zu können. In den Serviceeinrichtungen mangelt es aus Sicht des Personenverkehrs häufig an Bahnsteigkapazitäten, aber auch an Abstellgleisen. Viele Maßnahmevorschläge der Personen- und Güterbahnen zielen auf die Beseitigung niedriger Streckengeschwindigkeiten, langer Aufenthaltszeiten in Kreuzungsbahnhöfen oder langer Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen.

## Maßnahmenschwerpunkte

<p><b>Höhere Betriebsstabilität/-flexibilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ (partielle) Zweigleisigkeit</li> <li>→ Geschwindigkeitserhöhung</li> <li>→ zusätzliche Überhol-/Begegnungsgleise</li> <li>→ zusätzliche Weichenverbindungen (Überleitstellen)</li> </ul> <p><b>Beseitigung von Kapazitätsengpässen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ zusätzliche Gleise</li> <li>→ signaltechnische Anpassungen</li> <li>→ Maßnahmen 740-Meter-Netz</li> <li>→ Entmischung (z. B. S-Bahn-Trassen)</li> </ul> <p><b>Höhere Qualität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Geschwindigkeitserhöhung</li> <li>→ Bauliche Maßnahmen</li> </ul>	<p><b>Elektrifizierung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Elektrifizierung mit Oberleitung</li> <li>→ Elektrifizierungsinself</li> </ul> <p><b>Mehrbedarf an Serviceeinrichtungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Personalwechselstellen</li> <li>→ Zugbildung</li> <li>→ Vorbahnhöfe</li> <li>→ Abstellkapazitäten</li> <li>→ Zusätzliche Bahnsteigflächen und -kanten</li> <li>→ längere Bahnsteige</li> </ul> <p><b>Schaffung von Redundanzen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schließung von Elektrifizierungslücken</li> <li>→ Infrastrukturelle Anpassung für Umleiter (z. B. Lichttraumprofile, Weichen, Lückenschlüsse)</li> </ul>
---	---

Viele Maßnahmevorschläge insbesondere für das regionale Netz resultieren unmittelbar aus der investiven Vernachlässigung der Eisenbahninfrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten. Sie machen deutlich, dass gerade das regionale Netz häufig nicht den Anforderungen an ein modernes und zukunftsfähiges Verkehrssystem entspricht. So sind beispielsweise an vielen Stellen qualitätsmindernde Geschwindigkeitseinbrüche vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen zu verzeichnen. Auch Streckenhöchstgeschwindigkeiten im regionalen Netz von 60 km/h oder weniger sind unter dem Gesichtspunkt „moderner und attraktiver Verkehrsträger“ inakzeptabel. Die darauf bezogenen Maßnahmevorschläge sollten nicht nur im Einzelfall umgesetzt, sondern generell als Grundlage für netzweit umzusetzende Infrastrukturstandards interpretiert werden. Der VDV wird deshalb ganz in dieser Perspektive u. a. auf der Grundlage der aus den Maßnahmenlisten gewonnen Erkenntnisse Anforderungen an differenzierte Layoutstandards für das gesamte deutsche Eisenbahnnetz entwickeln, die dann flächendeckend und netzweit umgesetzt werden sollen.

Mehr als die Hälfte der Maßnahmen insgesamt sind mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz realisierbar. Es handelt sich – vor allem im Vergleich zu den großen Projekten des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege – um die sogenannten kleinen und mittleren

Maßnahmen, die nach Anpassung der planungsrechtlichen Vorgaben und Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel kurzfristig umgesetzt werden können. Viele dieser Maßnahmen sind bereits vorab in die Vorhabenliste der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) übernommen worden. Auch die BKS erwartet dabei schnelle Beiträge zur positiven Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Netzes, zur Stabilisierung des Betriebsablaufs und zur Verbesserung der Angebotsqualität der Verkehrsdienste.

Die VDV-Maßnahmenliste hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Erfolgsmodell für alle Beteiligten entwickelt. Für die Nutzenden, weil ihnen ein Instrument geboten wird, das dabei hilft, die infrastrukturell bedingten Restriktionen im Netz genau dort – namentlich bei der DB InfraGO AG, beim Bund und auch bei den Ländern – zu adressieren, wo die Entscheidungen über die Verwendung der verfügbaren Investitionsmittel getroffen werden. Für die DB InfraGO AG, weil sie sehr konkrete Informationen über die Bedürfnisse des Marktes und dessen Vorstellungen zur Beseitigung von Schwachstellen und zur Weiterentwicklung des Netzes erhält. Für den Bund, weil er als wesentlicher Financier der Eisenbahninfrastruktur erfährt, ob die Strukturen der öffentlichen Netzfinanzierung – Finanzierungsinstrumente, Mittelverwendung, Finanzierungslinie – den Anforderungen der Eisenbahnen und ihrer Kunden und damit auch seinen eigenen verkehrspolitischen Zielsetzungen gerecht werden. Letzteres gilt im Grundsatz auch für die Länder im Rahmen der investiven Verausgabung von Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln.

Die VDV-Maßnahmenliste hat auch dazu beigetragen, dass neben den für die Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Netzes erforderlichen Großprojekten zunehmend die Wirksamkeit kleiner und mittlerer Maßnahmen betrachtet wird. Die damalige DB Netz AG hat schon 2011 unter ausdrücklicher Berufung auf die Maßnahmenliste des VDV mit dem Netzfonds ein zusätzliches Finanzierungsinstrument geschaffen, aus dem kleinere Vorhaben, die über die Regelfinanzierung nicht realisierbar wären, mit Eigenmitteln finanziert werden sollen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält im sogenannten potenziellen Bedarf eine Kategorie „mikroskopische Maßnahmen“, die für Projekte mit vergleichsweise geringem Investitionsvolumen eingerichtet worden ist. Dass die BKS den kleinen und mittleren Maßnahmen hohe Bedeutung für die schnelle Kapazitätserweiterung des Netzes zuweist, ist vor diesem Hintergrund nur ein weiterer Schritt in einem nun schon über zwei Jahrzehnte andauernden Erkenntnisprozess.

Tatsächlich hat auch der Bundesgesetzgeber im Bundeshaushalt 2024 den Haushaltsansatz für die „Engpassbeseitigung und Umsetzung D-Takt“ – dahinter verbergen sich kleine und mittlere Investitionsvorhaben – mit 108 Mio. Euro nahezu verdoppelt. Der VDV hat das in seiner Bewertung des Bundeshaushalts 2024 positiv hervorgehoben, auch wenn es sich gemessen an den gesamten Bundeszuschüssen für Investitionen in die Bundesschienenwege um einen vergleichsweise geringen Betrag handelt. Kritisch an diesem Haushaltstitel ist aber vor allem, dass nur solche Vorhaben finanziert werden können, die auf Grundlage des Eisenbahnregulierungsgesetzes der Beseitigung eines offiziell festgestellten Engpasses (überlasteter Schienenweg) dienen und in einem Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) aufgeführt sind. So fallen alle kleinen und mittleren Maßnahmen, die diese Bedingung nicht erfüllen und beispielsweise „nur“ dazu dienen, einen zeitgemäßen Infrastrukturstandard und ein attraktives Angebot auf der Schiene zu ermöglichen, nach wie vor durch den Finanzierungsrost.

Der VDV fordert deshalb, eine stabile und möglichst aufwandsarm umsetzbare Rechtsgrundlage für alle kleinen und mittleren Maßnahmen zu schaffen und den jährlichen Haushaltsrahmen hierzu auf mindestens 150 Mio. Euro zu erweitern.

Dabei ist selbstverständlich, dass auch bei kontinuierlicher Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen der Kapazitätsausbau durch weitere Neu- und Ausbauvorhaben zwingend erforderlich bleibt. Zahlreiche Vorschläge der aktualisierten Maßnahmenliste sind bereits im geltenden Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege, im Bundes-GVFG oder in den positiv bewerteten Vorhabenlisten der Länder enthalten. Rund 250 der in die Liste aufgenommenen

Maßnahmenvorschläge befinden sich nach Aussage der DB InfraGO in der Planung. Es geht auch hier vor allem um die zügige Umsetzung der Vorhaben und als zentrale Voraussetzung hierfür um eine steigende, bedarfsgerechte und vor allem dauerhaft verlässliche Finanzierungslinie. Auch dies ist eine zentrale Botschaft der in der VDV-Maßnahmenliste 2024 gesammelten Vorschläge der Nutzenden der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur.

### Maßnahmenvorschläge für Schienenwege im Streckennetz

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1011	SchWeg	Husum	Jübek	Die ca. 25 km lange Strecke ist Teil der in zwei ITF-Knoten eingebundenen Verbindung Kiel - Husum. Im Streckenverlauf zwischen Kiel und Husum gibt es zahlreiche Verspätungsquellen (eingleisige Strecke Kiel Hbf - Kiel-Hassee CITTI-PARK mit 8 Zügen/Stunde, eingleisige Strecke Kiel-Hassee CITTI-PARK - Osterrönfeld, Zugfolge auf der stark mit Güterzügen befahrenden Strecke HH-Flensburg zwischen Osterrönfeld und Jübek, in der Gegenrichtung warten auf Anschlusszüge in Husum). Güterzüge können derzeit nur nachts über die Strecke gefahren werden. Um den Fahrplan dauerhaft und verlässlich einhalten und auch am Tag Güterzüge aufnehmen zu können, muss das Netz robuster und flexibler werden.	Ausbau der Strecke auf eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h (daraus Fahrzeitgewinn von mindestens 5 Minuten). Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofes um bei Aufrechterhaltung des SPNV Umleiterverkehre und auch am Tag Güterverkehr durchführen zu können.
1022	SchWeg	Kiel Hbf	Kiel-Hassee CITTI-PARK	Die eingleisige Strecke zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee CITTI-PARK (dort Verzweigung in Richtung Rendsburg und Flensburg) ist heute mit 8 Zügen/Stunde stark ausgelastet. Im Verspätungsfall wird der Zugverkehr durch die Eingleisigkeit stark behindert. Das Erreichen des Taktknotens wird deutlich erschwert und betriebliche Wendungen werden behindert. Ein unmittelbar am Bahnhof Kiel-Hassee CITTI-PARK liegender Bahnübergang erschwert zusätzlich den Betriebsablauf.	Vollständig zweigleisiger Ausbau der 2,9 km langen Strecke zwischen Kiel Hbf und Kiel-Hassee CITTI-PARK. In einem langen Teilabschnitt kann die Strecke 1031 (Meimersdorf - Kiel-Hassee) genutzt werden.  Kostenschätzung NAH.SH: 7,5 bis 10 T€
1022 1040	SchWeg	Osterrönfeld	Osterrönfeld	In Osterrönfeld trifft die eingleisige Hauptbahn Kiel - Osterrönfeld (Strecke 1022) auf die zweigleisige Hauptbahn Neumünster - Flensburg. Seit 2015 verkehren zwischen Kiel und Rendsburg zusätzliche Regionalbahnen (RB 75) im Stundentakt. Diese begegnen sich planmäßig im zweigleisigen Abschnitt der Hauptstrecke unmittelbar nach Verlassen/vor Einfahrt der/in die eingleisige Strecke. Bei Verspätungen kommt es zu weiterem Verspätungsaufbau, da sich die Züge gegenseitig behindern und zudem die Zugfolge auf der Strecke Flensburg-Neumünster behindern. Auch Verspätungen von Zügen auf der Hauptstrecke haben Folgewirkungen auf die Pünktlichkeit der RB 75	Durch eine Verbesserung des Spurplans in Osterrönfeld könnte es ermöglicht werden, dass Züge der RB 75 in Richtung Kiel die Hauptstrecke bereits verlassen, auch wenn ein Zug der RB 75 in Richtung Rendsburg noch im Streckenabschnitt vor dem Einfahrtsignal ist. Hierfür ist der Einbau zweier Weichen zwischen den Gleisen 102 und 103, eines Ausfahrtsignals in GI 103 Richtung Kiel, eines Einfahrtsignals an der Strecke 1022 sowie das Versetzen des Ausfahrtsignals P102 Richtung Norden erforderlich. Damit würde die Betriebsstelle Osterrönfeld auch für Züge der Strecke 1022 zu einem Bahnhof. Bislang handelt es sich für diese Strecke lediglich um eine Abzweigstelle. Die Kosten werden durch uns auf ca. 2 Mio. € geschätzt.
1023	SchWeg	Kiel Hbf	Kiel Ss	Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel - Schönberg - Schönberger Strand und der Umsetzung eines neuen Angebotskonzepts zwischen Kiel und Preetz auf der Strecke Kiel - Lübeck wird sich die Anzahl der Zugfahrten auf der eingleisigen Strecke zwischen Kiel Hbf und Kiel Ss verdoppeln (heute 4 Züge pro Stunde, dann 8 Züge pro Stunde). Auf beiden Strecken sind weitere Angebotsausweitungen denkbar. Diese funktionieren aber solide nur bei einem zweigleisigen Ausbau der ca. 2 km langen Strecke.	Zweigleisiger Ausbau der 2 km langen Strecke Kiel Hbf - Kiel Ss mit der Möglichkeit von Fahrten im Gleiswechselbetrieb (GWB) um Taktknoten optimal bedienen zu können (z.B. gleichzeitige Einfahrten aus Schönberg und Preetz).  Schätzung NAH.SH: 15-20 Mio. €
1023 1110	SchWeg	Kiel Hbf	Bad Schwartau-Waldhalle (- Lübeck Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 76 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1040 1220	SchWeg	Hamburg - Neumünster	Padborg	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit erforderlich. Insbesondere zwischen Jübek und Flensburg-Weiche verhindern überlange Blockabschnitte (jeweils 10 km) eine zufriedenstellende Zugfolge mit Auswirkungen auf Fahrplan und Betriebsqualität.	Blockverdichtung und Einrichtung GWB
1042	SchWeg	Neumünster	Heide	Bahnsteige sind zu kurz für den Einsatz von Zügen mit 2 Einheiten (2 Triebwagen LINT, 82 m) bei erhöhtem Verkehrsaufkommen (HVZ, Gruppenfahrten, spezielle Züge).	Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen Aufgabenträger und DB Netz die Verlängerung der Bahnsteige zu prüfen, um ggf. Züge auf 2 Einheiten (2 LINT, 82 m) verstärken zu können.
1042	SchWeg	Neumünster	Heide	Zu lange planmäßige Fahrzeiten aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Einrichtung der gewünschten Taktfrequenz nicht möglich	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Albersdorf und Nordhastedt von 60 km/h auf 80 km/h; das Gleis wurde bereits erneuert.
1042	SchWeg	Neumünster	Heide	Aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten geringe betriebliche Flexibilität. Infolge häufiger Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung leidet die Fahrplanstabilität. Angebotsausweitung sowie Nutzung der Strecke durch Güter- und Sonderzüge nicht möglich.	Im Rahmen eines Streckenkonzeptes ist zwischen Aufgabenträger und DB Netz die Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Hademaschen oder Albersdorf durch Wiederherstellung der Weichenverbindungen zu prüfen. Außerdem sind zusätzliche Bahnhofsgleise für Kreuzungen mit SGV-Zügen erforderlich.
1043	SchWeg	Neumünster	Bad Oldesloe	Geringe betriebliche Flexibilität insbesondere im Störfall, aber auch bei zusätzlichen Trassenbelegungen durch Umleiter im Güterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr. Planmäßiger Schienengüterverkehr kann nicht durchgeführt werden.	Wiedereinrichtung einer zusätzlichen Kreuzungsstelle oder Blockstelle bei Rickling. Einrichtung von Signalanlagen am Bahnhof Bad Segeberg zur Schaffung von Fahrstraßenmöglichkeiten in und aus jedem Gleis.
1043	SchWeg	Neumünster	Bad Oldesloe	Geringe betriebliche Flexibilität insbesondere im Störfall, aber auch bei zusätzlichen Trassenbelegungen durch Umleiter im Güterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr.	Durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke. Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf 160 km/h; dadurch vollwertige Umleitungsmöglichkeit; außerdem Möglichkeit der Schaffung neuer umsteigefreier Verkehre Kiel - Neumünster - Bad Oldesloe - Hamburg.
1100 1023 1103 1104	SchWeg	(Lübeck Hbf -), Göhl – Lütjenbrode Süd, Struckamp - Puttgarden (- Kopenhagen), Stichstrecken nach Neustadt (Holstein) und Fehmarn-Burg	Puttgarden inkl. Stichstrecke nach Neustadt (Holstein) und Fehmarn-Burg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 30 Kilometern (weitere Streckenabschnitte werden als Neubaustrecken erstellt)
1100 1110	SchWeg	Bad Schwartau		Die Betriebsstelle Bad Schwartau ist lediglich ein Haltepunkt und kein Bahnhof. Durch die reduzierte signaltechnische Ausstattung des Bahnhofes können keine Zugfahrten in Bad Schwartau beginnen und enden. Dies führt dazu, dass z.B. bei Störungen im Lübecker Hauptbahnhof Zugfahrten aus Kiel und Neustadt/H. nicht bis nach Bad Schwartau durchgeführt werden können, sondern bereits in Pansdorf, bzw. Timmendorfer Strand enden müssen, was die Organisation von Schienenersatzverkehren erheblich erschwert.	Zusätzliche Signale in Bad Schwartau um die betrieblichen Möglichkeiten eines Bahnhofes zu erhalten.
1100 1110	SchWeg	Bad Schwartau	Bad Schwartau Abzw Richtung Eutin	Durch einen Ausbau der Abzweigstelle nördlich von Bad Schwartau auf eine besonders hohe Abzweiggeschwindigkeit können Verkehre zwischen Kiel und Lübeck beschleunigt werden.	Einbau besonders schlanker Weichen zum Zeitpunkt der Umbauarbeiten für die FBQ-Schieneanbindung
1100 1113	SchWeg	Anbindung Lübeck-Dänischburg und Lübeck-Travemünde		Fahrtrichtungswechsel für Fahrten ins KV-Terminal schränken Kapazitäten ein und verursachen zusätzlichen Aufwand	Direkte Anbindung der KV/GV-Anlagen des Lübecker Hafens in Travemünde und Dänischburg an die FFBQ-Trasse Bad Schwartau - Fehmarn ohne aufwändigen Fahrtrichtungswechsel.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1120	SchWeg	Hamburg Hbf	Bargtheide	Überlastung des Knotens Hamburg Hbf und der Strecke Hamburg - Lübeck bis Bargtheide, künftig verstärkt durch Fehmarnbelt-Querung. Keine Vertaktung in den Hauptverkehrszeiten möglich und häufige Verspätungsübertragung.	Bau einer S-Bahn-Strecke Hamburg-Hasselbrook - Bargtheide (zweigleisig bis Ahrensburg, weiter eingleisig), Ersatz der RB durch S-Bahn
1120	SchWeg	Hamburg-Hasselbrook	Hamburg-Hasselbrook	Bei Einschränkungen der Anfahrbarkeit des Hamburger Hauptbahnhofes aus Lübeck kann die Betriebsstelle Hasselbrook nicht als Wendepunkt genutzt werden. Die Verfügbarkeit eines Wendepunktes möglichst zentral in Hamburg mit Umsteigemöglichkeiten zu U- und S-Bahn ist aber für die Verkehre aus Richtung Ahrensburg-Oldesloe-Lübeck von zentraler Bedeutung.	Ertüchtigung des Haltepunktes Hasselbrook in einen Bahnhof durch Ergänzungen von Signalen und Einbau einer doppelten Weichenverbindung. Damit würde analog zu Altona bzw. Altona Nord auch aus Richtung Lübeck eine zentrumsnahe Wendemöglichkeit für den SPNV bei Sperrung des Hamburger Hauptbahnhof bestehen.
1120	SchWeg	Ahrensburg-Gartenholz	Lübeck Hbf	Die Strecke Hamburg-Lübeck ist lediglich auf einigen Kilometern mit 160 km/h befahrbar. Es ist wünschenswert, die Fahrzeit zwischen Hamburg und Lübeck zu reduzieren.	Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Ahrensburg und Lübeck
1120 6100	SchWeg	Hamburg Hbf		Bahnsteigkanten und Gleiskapazität des Hamburger Hauptbahnhofs nicht ausreichend.	Verlegung der S-Bahn-Gleise 3 + 4 in der Bahnhofshalle im Hauptbahnhof in den Untergrund und Umnutzung zu Ferngleisen
1121 1150 6100	SchWeg	Lübeck Hbf	Lüneburg	Eisenbahnknoten Hamburg ist überlastet. Umfahrung wegen fehlender Elektrifizierung und Kapazitäten potenzieller Umfahrungsstrecken nicht möglich.	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg für SGV und Elektrifizierung zur Umfahrung des Knotens Hamburgs. (Skandinavien, Hafen Lübeck) Kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung in Büchen in West-Ost und Nord-Süd-Richtung.
1122	SchWeg	Lübeck	Bad Kleinen	Nutzung der Strecke zur Schaffung von Alternativrouten für den langlaufenden Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor	Elektrifizierung und Bau einer Kurve in Bad Kleinen zur Schaffung direkter Fahrmöglichkeiten in/aus Richtung Süden.
1131	SchWeg	Lübeck-St. Jürgen	Lübeck-Schlutup	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 10 Kilometern
1153 1720	SchWeg	Stelle	Lüneburg	Das dritte Gleis im Abschnitt Stelle Lüneburg ist - anders als die parallel laufende Bestandsstrecke - nicht mit LZB ausgerüstet. Die eigentlich erwünschte Entlastungswirkung dieses Dritten Gleises kommt nur tw. zur Geltung, da wegen fehlender LZB die Disposition Einschränkungen unterworfen ist.	Ergänzung mit zusätzliche Überleitverbindungen und Einbindung in LST mit dem Ziel einer flexibleren Nutzung der drei Streckengleise.
1206	SchWeg	Heide	Büsum	Die Strecke Heide-Büsum wird im Stundentakt mit kurzen Wendezeiten in Büsum befahren. In Heide bestehen (insbesondere) Anschlüsse an die Marschbahn in/aus Richtung HH und Husum-Westerland. Es bestehen nahezu keine Möglichkeiten, auf (auch geringfügig) verspätete Züge in Heide zu warten.	Durch die Reduzierung von Geschwindigkeitseinbrüchen auf der Nebenbahn Heide-Büsum könnte die Fahrzeitgewinn um 1 bis 2 Minuten vermindert werden. Dies dient der Anschlusssicherung in Heide. Insbesondere im Abschnitt zwischen Heide und dem ersten Haltepunkt in Tiebensee wurden einfach umsetzbare Geschwindigkeitserhöhungen identifiziert.
1210	SchWeg	Niebüll	Westerland	Mangelnde Kapazität: eingleisige Streckenabschnitte, Blockteilung ungenügend. Zukünftig stark steigender Güterverkehr durch Noitholt-Batteriefabrik in Heide.	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Klanxbüll und Morsum - Westerland. Alternativ Neubaustrecke Horst - Itzehoe - Heide.
1210	SchWeg	Itzehoe	Heide	Lastbeschränkung der Hochbrücke Hochdonn erschwert den Güterverkehr.	Ertüchtigung oder Erneuerung der Hochbrücke
1210	SchWeg	Wilster	Burg (Dithmarschen)	Zwischen Wilster und der Hochbrücke Hochdonn behindert ein langer Blockabschnitt die Möglichkeiten bei der Fahrplanerstellung und sorgt zudem für Folgeverspätungen.	Einbau eines zusätzlichen Blocksignals zwischen Wilster und der Hochbrücke Hochdonn Kostenschätzung NAH.SH: 500 T€

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1210	SchWeg	(Hamburg Hbf - ) Itzehoe	Heide – Westerland (alternativ / ggf. kumulativ: Flensburg- Weiche – Lindholm- Niebüll; 40 km gesamt, 36 bis Lindholm)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 173 Kilometern
1210 1214	SchWeg	Itzehoe - Wilster	Brunsbüttel	Teilweise eingeleisiger Betrieb auf nicht elektrifizierter Strecke erschwert die Hafenbedienung	Elektrifizierung des Abschnittes Itzehoe/Wilster – Brunsbüttel und Neubau eines Übergabebahnhofs mit Kreuzungsmöglichkeit.
1214	SchWeg	Wilster	Brunsbüttel	Eingleisiger Betrieb erschwert heute nur mit Dieseltraktion befahrbar	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Wilster Brunsbüttel (1214)
1220	SchWeg	Elmshorn	Pinneberg	Der Streckenabschnitt Pinneberg-Elmshorn der Strecke 1220 Hamburg-Kiel ist zwar mit dem Gleiswechselbetrieb (GWB) ausgerüstet. Bei Fahrten in der Gegenrichtung sind aber die Blockabschnitte wesentlich länger. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts bei Störungen oder Bauarbeiten mit eingeleisigem Betrieb erheblich reduziert.	Die Blockteilung für Fahrten im Gegengleis wird der Blockteilung des jeweiligen Richtungsgleises angepasst (zusätzliche links stehende Blocksignale) (Kostenschätzung NAH.SH: 1,5 Mio. €) Maßnahme nur mit Neubau ESTW Elmshorn umsetzbar. Langfristig drei-/viergleisiger Ausbau der Strecke.
1220	SchWeg	Brokstedt	Brokstedt	In Süd-Nordrichtung ist die Blockteilung im Bereich des Bahnhofes ungünstig gelöst. Das Blocksignal in Richtung Neumünster steht vor dem Bahnsteig. Dies hat bei einem vorausfahrenden langsameren Zug die Folge, dass in Brokstedt haltende Züge (RE-Linie 70 Hamburg-Kiel) zunächst vor dem Blocksignal anhalten müssen und dann erneut am Bahnsteige. Eine Versetzung des Signals könnte es den Zügen erlauben, bis zum Bahnsteig zu fahren. Die Leistungsfähigkeit der Strecke wäre verbessert.	Versetzung des Blocksignals
1220	SchWeg	Dauenhof	Dauenhof	Das Überholgleis in Dauenhof (am Richtungsgleis Hamburg-Neumünster) ist nicht ausreichend lang. Die Güterzüge der Relation Maschen-DK können dort nicht überholt werden. In Süd-Nordrichtung fehlt ein seitenrichtiges Überholgleis für Güterzüge zwischen Hamburg und Neumünster	Verlängerung des Überholgleises
1220	SchWeg	Kiel Hbf	Kiel Hbf	In Kiel Hbf besteht ein Mangel an elektrifizierten Abstellgleisen	Elektrifizierung vorhandener Abstellgleise, die derzeit von VT genutzt werden
1220 1210	SchWeg	Elmshorn	Elmshorn	Der Streckenabschnitt Pinneberg-Elmshorn der Strecke 1220 Hamburg-Kiel ist mit über 300 Zügen/Tag überlastet. Der Bahnhof Elmshorn mit nur drei Betriebsgleisen und einer niveaugleichen Ausfädelung der Strecke 1210 Elmshorn-Westerland stellt einen zusätzlichen Engpass dar. In Richtung Norden fahrende Züge blockieren teilweise das Streckengleis Hamburg-Kiel. Das Überholungsgleis für Güterzüge liegt nicht optimal, so dass bei Fahrten in Richtung Norden viele Fahrstraßen gekreuzt werden.	Der Bahnhof Elmshorn erhält einen veränderten Spurplan mit einer vierten Bahnsteigkante. Durch die Neugestaltung des Nordkopfes des Bahnhofes werden die Fahrtmöglichkeiten erweitert. Die Entflechtung der Verkehre in Richtung Norden kann in Zukunft bereits vor Einfahrt in den Bahnhof erfolgen. Kostenschätzung NAH.SH: 20-25 Mio. €
1225 1244 1271	SchWeg	HH-Holstenstr. HH-Hbf HH-Hbf	Elbgaustraße Bergedorf Neugraben	S-Bahn-Strecken Hauptbahnhof - Neugraben, Hauptbahnhof - Bergedorf, Holstenstraße - Elbgaustraße erlauben keine Ausweitungen des Leistungsangebotes wegen fehlender Reserven bei der Energieversorgung und fehlender Aufrüstmöglichkeiten bei der Leit- und Sicherungstechnik.	Bau zusätzlicher Gleichrichterwerke, Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik
1226	SchWeg	Blankenese	Wedel	S-Bahn-Strecke Blankenese - Wedel: teilweise eingleisig, deshalb Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung, keine Möglichkeit zur Leistungsausweitung in Form eines längeren 10-Minuten-Taktes.	Vollständiger zweigleisiger Ausbau, ggf. in Etappen, beginnend in den gravierenden Abschnitten.F46

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1234 6100	SchWeg	Knoten Hamburg		Fehlende direkte Erreichbarkeit der Hamburger Umgebungsbahn aus Richtung Berlin	Schaffung einer Verbindungskurve Nord/Ost in Hamburg-Rothenburgsort
1240 1250 2200 ...	SchWeg	Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Überlastung des Knotens Hamburg und mangelnde Leistungsfähigkeit des Hamburger Hauptbahnhofs in Nord-Süd-Richtung.	Ausbau des Knotens HH gemäß Knotenuntersuchung des BMVBS, insb. zusätzliche Bahnsteigkanten in HH Hbf, Entflechtung der P- und G-Verkehre in HH-Harburg
1240 1250 2200 6100	SchWeg	Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf	Hamburg Abzweig Rainweg	Dauerhafter Infrastruktur-Engpass Hamburg Abzweig Rainweg (nahe Altona) – Hamburg-Dammtor – Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg für Personenfern- und -nahverkehr sowie für den Güterverkehr. Erhebliche zusätzliche betriebliche Einschränkungen durch die anstehende Erneuerung der Elbbrücken in den kommenden Jahren.	Herstellung einer Westumfahrung der Elbbrücken, des Hauptbahnhofs und der Hamburger Verbindungsbahn beginnend am südlichen Ende des Bahnhofs Maschen parallel zur Autobahn A39 und ab Emmelndorf parallel zur Autobahn A7 (teils im Tunnel) bis in Höhe des Hafenbahnhofs Altenwerder und weiter oberirdisch und autobahnparallel westlich der A7 bis auf Höhe des Südes des Bahnhofs „Alte Süderelbe“. Von dort Absenkung bis zu einer Tiefe von 38 Meter unter der Elbe hindurch bis zum Fernbahnhof Hamburg-Altona, der an heutiger Stelle vollständig auf 20 Meter in die Tiefebene verlegt wird. Auf diese Weise entstünde eine durchgehende Umfahrung vom Süden des Bahnhofs Maschen bis Hamburg- Altona. Nach Norden soll der Tiefbahnhof Altona für den Personenverkehr über eine Rampe zum Abzw. Rainweg in Gegenrichtung an die Verbindungsbahn und in Höhe Holstenkamp an die Strecke Richtung Eidelstedt angeschlossen werden. (Integration in den geplanten Fernbahnhof Diebsteich als Umsteigebahnhof). Der Güterverkehr würde bei einer Rampenneigung von 12,5 ‰ in Höhe des S-Bahnhofs Stellingen das Erdniveau erreichen. Anschlüsse an den Hamburger-Hafen und an die kreuzende Strecke von/nach Bremen (2200) sind herzustellen. Bis zur erfolgten Umsetzung der Maßnahme sind die Flächen des heutigen Bhfs Altona und des Gleisfeldes bis zur Verbindungsbahn (inkl. der Flächen für die Anschlüsse in Richtung Norden und Süden) von jeglicher Bebauung freizuhalten.
1240 6100	SchWeg	Hamburg-Dammtor		Kapazitäten der Hamburger Verbindungsbahn nicht ausreichend.	Verlegung der S-Bahn-Gleise des Bahnhofs Hamburg-Dammtor über den Bereich der Edmund-Siemens-Straße in einen neu zu bauenden Bahnhofsteil. Umbau der heutigen S-Bahn-Gleise in der denkmalgeschützten Bahnhofshalle Schaffung zu zwei Ausweich-Bahnsteiggleise mit 400 Meter Bahnsteiglänge, um die Zugfolgezeiten auf der Verbindungsbahn reduzieren.
1240 6100	SchWeg	Hamburg-Dammtor		Kapazitäten der Hamburger Verbindungsbahn nicht ausreichend.	In Verbindung mit Maßnahme 1559 Anpassung der Signaltechnik zur Verkürzung Zugfolgezeiten.
1245	SchWeg	Hamburg Hbf		Bahnsteigfläche der Gleise 13 und 14 für das Reisenden aufkommen nicht ausreichend.	Entfernen der beiden Güterzuggleise im Hauptbahnhof und Nutzung des Raums für Verbreiterung des Bahnsteiges Gleis 13/14.
1253 1720	SchWeg	Knoten Hamburg		Fehlende Verbindungskurve von Hamburg-Hausbruch (Abzw. Hafen) in Richtung Buxtehude/Stade. Folge: Erschwerte und verlangsamte Betriebsabwicklung	Bau der fehlenden Verbindungskurve

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1255 1280 1720	SchWeg	Hamburg-Harburg	Kapazitäten reichen nicht aus	Wegen stark steigender Zugzahlen und bestehender Fahrstraßenausschlüsse sind im Bereich Hamburg-Harburg weitere Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Eine zentrale Maßnahme sind zwei Überwerfungsbauwerke südlich von Hamburg-Harburg. Neben der Höhenfreiheit werden auch parallele Fahrmöglichkeiten zwischen Maschen und Hamburg-Harburg sowie weiter in Richtung Hamburger Hafen geschaffen, da die entstehende Viereckigkeit an das im Bau befindliche Überwerfungsbauwerk Meckelfeld angeschlossen werden kann. Die Überwerfungsbauwerke in Hamburg-Harburg ermöglichen eine deutliche Kapazitätserweiterung für den SGV im Bereich Hamburg-Harburg – Maschen.	
1255 1280 1720 2200	SchWeg	Knoten Hamburg-Harburg	Maßgebliche Einschränkung des SGV aufgrund betrieblich eingeschränkter Durchfahrt des Bf. Harburg	Hamburg-Harburg: Verschiedene Weichenverbindungen	
1280	SchWeg	Einfahrt Ubf Hamburg-Billwerder	Mit der Errichtung des 3. Krans werden 2 zusätzliche Einfahrleise gebraucht. Die Züge werden zuerst nacheinander zur Entladung zum Kran, dann wieder heraus und später zur Beladung wieder herrein gefahren. Die Wartezeit dazwischen verbringen die Züge in der Einfahrgruppe. Bei der kompletten Auslastung des Krans müssen die Züge nach Rothenburgsort oder Wilhelmsburg wegfahren bzw. zwischengepuffert werden. Dadurch entstehen zusätzliche Lok-, Personal- und Trassenkosten.	Bau von 2 zusätzlichen Gleisen in der Einfahrgruppe	
1280 1255	SchWeg	Hamburg-Wilhelmsburg	Kapazitäten reichen nicht aus	Um bestehende Kapazitätsbegrenzungen durch kreuzende Züge aufzulösen, soll im Bereich ein Kreuzungsbauwerk errichtet werden. Somit können Güterzüge vom/zum Hamburger Hafen unabhängig vom weiter steigenden Personenverkehr auf der Strecke 2200 (Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf) die Güterverkehrsstrecke 1280 (in Richtung Rothenburgsort - Büchen) erreichen. Durch die entfallenden Fahrwegauschlüsse wird zusätzlicher SGV ermöglicht. Auch der Personenverkehr profitiert von steigenden Kapazitäten und einem flüssigeren Betriebsablauf.	
1310	SchWeg	Bremerhaven-Speckenbüttel	Cuxhaven	Sehr stark ausgelastete Streckenkapazität im Knoten Bremerhaven aufgrund hoher Güterverkehrsbelastung in Kombination mit drei SPNV-Linien. Der Seehafen in Bremerhaven ist nur mit einer elektrifizierten Strecke (1740) an das Schienennetz angebunden, somit besteht eine hohe Störanfälligkeit für den Seehafenhinterlandverkehr bzw. eine geringe Redundanz. Es besteht keine durchgehender Reiseverbindung von Cuxhaven zu den Großstädten Bremen oder Hannover.	Die Elektrifizierung der Strecke 1310 (Bremerhaven - Cuxhaven) ermöglicht in Kombination mit der Elektrifizierung der Strecke 1720 (Cuxhaven - Stade) eine zweite elektrifizierte Anbindung des Seehafens Bremerhaven an das Schienennetz und erhöht somit die Redundanz und Streckenkapazität. Mit einer Elektrifizierung der Strecke 1310 kann eine umsteigefreie SPNV-Anbindung von Bremen bzw. Hannover bis Cuxhaven ermöglicht werden. Dadurch kann auch die Anzahl der SPNV-Linien im Knoten Bremerhaven auf zwei reduziert werden, wodurch zusätzliche Kapazität im Knoten geschaffen wird.
1500	SchWeg	Bremen	Oldenburg	Mangelnde Einbindung der Awanst Bremen-Huchting	Schaffung einer signaltechnisch gesicherten Ein- und Ausfahrt im Bereich der Awanst Bremen-Huchting, ggf. im Zusammenhang mit sicherungstechnischen Modernisierungsmaßnahmen im Abschnitt Bremen - Delmenhorst

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1500 1740 1401	SchWeg	Oldenburg	Langwedel	Steigende Kapazitätsbelastung durch erwartete starke Zunahme der Seehafenhinterlandverkehre, speziell aus dem JadeWeserPort. Geringe Leistungsfähigkeit im Knoten Bremen.	Zusätzlich zu den Maßnahmen des Seehafenhinterlandprogramms: Dreigleisiger Ausbau Bremen - Langwedel
1502	SchWeg	Oldenburg	Osnabrück	Elektrifizierung insbesondere für Containerzüge vom JadeWeserPort in das Ruhrgebiet, Südwestdeutschland, Schweiz und Italien (Raum Mailand). Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Gesamtstrecke in Verbindung mit weiteren Ausbaumaßnahmen (siehe Vorschlag zum Ausbau der Strecke)
1502	SchWeg	Oldenburg Hbf	Osnabrück Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität durch Engleisigkeit beeinträchtigen die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen. Auf der Strecke ist zudem zusätzlicher Bedarf durch zusätzliche Containerzüge vom JadeWeserPort in Richtung Süden (Ruhrgebiet, Südwestdeutschland, Schweiz und Italien) zu erwarten.	Bau zweigleisiger Abschnitte mit Eignung für 740-Meter-Züge. Zweigleisige Kreuzungsabschnitte Oldenburg Hbf - Ahlhorn, Hesepe - Bramsche und Achmer - Osnabrück-Eversburg (niveaugleiche zweigleisige Ein-/Ausfädelung). (siehe Vorschlag zur Elektrifizierung der Strecke)
1503	SchWeg	Brake/Unterweser		Keine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Schließung des Bahnübergangs Weserstraße um betriebliche Einschränkungen und gefährliche Situationen zu unterbinden. In Zukunft wird durch die Kunden im Nahbereich ein steigendes Aufkommen erwartet, wodurch die Sperrzeiten des Bahnübergangs weiter steigen.
1520	SchWeg	Oldenburg	Leer	SPV-Ausfälle, weil SGV-Umleiter über Str. 1520 geführt werden	Bedarf für zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit Bloh zur Schaffung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeit
1700	SchWeg	Minden	Wunstorf -(Seelze)	Engpasssituation auf der zweigleisigen, ansonsten beidseitig viergleisig ausgebauten Strecke Hannover - Hamm; starke Überlastung für alle Verkehre. Verschärfung durch Mehrverkehre, u.a. privater SPFV; Auswirkungen durch EU-Güterverkehrskorridore noch unbekannt.	Viergleisiger Ausbau (ggf. unter Linienverbesserungen der Fernverkehrsgleise); Planungen und Grunderwerb erfolgten z. T. schon vor dem Ersten Weltkrieg. Alternativ Neubau Seelze - Bielefeld für den SPFV.
1700	SchWeg	Bielefeld Hbf		Eingeschränkte Fahrmöglichkeiten	Flexibilisierung von Fahrmöglichkeiten, Einbau neuer Verbindungsweichen
1700	SchWeg	Haste		IC-Züge der Linien 55 und 77 überholen in Ost-West-Richtung in Haste die S-Bahn. Dabei wird der IC von 160 km/h auf 80 km/h abgebremst, da die Fahrt durch das Überholungsgleis führt. S-Bahn muss im durchgehenden Hauptgleis halten wegen fehlenden Bahnsteigs am Überholungsgleis.	Bau eines Bahnsteigs am Überholungsgleis 4 für den Halt der S-Bahn, dadurch Verkürzung Fahrzeit IC und Standzeit S-Bahn
1700 2990	SchWeg	Bielefeld-Brackwede	Bielefeld Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Blockverdichtung Brackwede – Bielefeld Vorbf auf der G- und P-Bahn (3 Min. Zugfolgezeit, teilweise gemäß Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf)
1700 2990	SchWeg	Löhne (Westf)	Löhne (Westf)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Wiedereinbau einer Weichenverbindung von Osnabrück am Bahnsteig vorbei nach Minden (1700) nicht mehr nur über GI 13 möglich, sondern auch wieder über GI 12; Neubau Weichenverbindung für Fahrten von GI 8 nach Osnabrück, dadurch neu auch Fahrten G-Bahn - Bahnsteig halt in Löhne - Osnabrück möglich, z.B. bei Bauarbeiten auf der P-Bahn
1700 2990	SchWeg	Minden (Westf) Gbf	Minden (Westf) Gbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Engpassauflösung im Streckenübergang VzG 1700 auf VzG 2990 im Ostkopf Gbf Minden (vgl. PEK Wunstorf-Minden 2020 S. 25)

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1700 2990	SchWeg	Minden (Westf) Pbf	Minden (Westf) Pbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Minden: Schaffung direkter Ausfahrt aus GI 1 auf die P-Bahn nach Löhne ohne Berührung der G-Bahn (Weiche in anderer Lage); Schnellere Einfädelung von Güterzügen von Löhne (G-Bahn) auf die 1700 in Richtung Hannover durch Weichenumbau im Westkopf (größere Weichenbauformen); GI 12 Einrichtung von Zugdeckungssignalen als betriebliche Rückfallebene, um eine zusätzliche Halteposition am Bahnsteig zu bekommen
1700 2990	SchWeg	Minden (Westf) Pbf	Löhne (Westf)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Blockverdichtung zwischen Löhne und Minden auf der P-Bahn, i.d.R. Blocklängen von ca. 1,3km, insbesondere bei Ausfahrt 1700 Löhne Ri Minden interessant, derzeit hohe Mindest-zugfolgezeit bei Einfädelung / Überholung
1711	SchWeg	Bissendorf	Walsrode	Taktverdichtungen und Fahrplanabstimmungen problematisch	Ausbau eines 2. Gleises
1711 1712	SchWeg	Hannover Hbf -) Bennemühlen	Soltau – Buchholz (- Hamburg Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 107 Kilometern
1711 1745 1960	SchWeg	Hafenanbindung Bremerhaven		Es fehlen Verbindungskurven zur Sicherung eines redundanten Fahrwegs von/nach Bremerhaven über den Ostkorridor	Bau zweier Verbindungskurven zwischen der EVB Strecke 1711 und der Strecke 1745 (Rotenburg-Verden) sowie der 1745 und der Strecke 1960 Langwedel-Uelzen (Amerikalinie) .
1720	SchWeg	Cuxhaven	Stade	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe. Die Strecke dient dem SPNV und dem Güterverkehr zur Anbindung des Hafens Cuxhaven	Elektrifizierung auf etwa 61 Kilometern
1720 1740 1710 1700	SchWeg	Hamburg / Bremen	Hannover	Behinderungen im Personen- und Güterverkehr aufgrund eingeschränkter Streckenleistungsfähigkeit; zu lange Fahrzeiten.	Zukunftsfester Ausbau der Streckenleistungsfähigkeit für den Personen und Güterverkehr zwischen Hamburg/Bremen und Hannover (Überholmöglichkeiten bei Mischverkehr, Einbindung in bestehendes Netz in Hannover, Hamburg und Bremen einschl. Anbindung an die Strecke Celle - Lehrte - Hildesheim, Umfahrungsmöglichkeiten des Knotens Hannover für den Güterverkehr). Alternativ/kumulativ Neubaustrecke Hamburg-Harburg - Celle.
1722 1902	SchWeg	Braunschweig Rbf	Übf Braunschweig- Hafen	Im Streckenabschnitt (Strecken 1722 und 1902) befinden sich drei handbediente Bahnübergänge, so dass der Einsatz von Rangierbegleitern erforderlich ist. Da viele EVU über keine örtlichen Personale verfügen, ist die Anforderung nur schwer umsetzbar.	Errichtung von zugbewirkten Lz-Anlagen mit Halbschranken.
1722 1902 1913	SchWeg	Braunschweig Rbf	Übf Braunschweig- Hafen	Zwischen Braunschweig-Rbf und Übf Braunschweig-Hafen (Strecken 1722, 1902 und 1913) ist nach E-Traktion auf der Fernstrecke der Einsatz von Rangierdienstleistern erforderlich. Der Dienst ist nicht generell verfügbar.	Elektrifizierung des Abschnitts
1730	SchWeg	Lehrte	Braunschweig Hbf	Strecke 1730, Abschnitt Lehrte-Braunschweig kein "echter" Halbstundentakt im SPNV möglich Ursachen sind Kapazitäts- und Geschwindigkeitsfragen	Blockverdichtung v=160 km/h ohne Geschwindigkeitseinbrüche
1732	SchWeg	Göttingen Bf		Kapazität des Bf. Göttingen lässt keine vollständige Einbindung der SPNV-Verkehre in den ICE-Knoten zu bzw. würde Streckenkapazität der hoch belasteten Strecke 1732 übermäßig belasten	Bau von Zwischensignalen zur Teilung von Gleisen

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1733	SchWeg	Groß Düngen	Salzgitter-Ringelheim	Zunehmende Hochwasserereignisse an der Innerste führen zu notwendigen Sperrungen von Streckenabschnitten. Da viele ehemalige Bahnhöfe in Haltepunkte umgewandelt wurden, können auch befahrbare Teilstrecken nicht im SPNV befahren werden, da ein Wenden an den Haltepunkten nicht möglich ist. Das führt zu sehr langen SEV-/BNV-Abschnitten, was nicht reisendenfreundlich ist. Ein Bereich mit häufigem Hochwasservorkommen ist Baddeckenstedt	Der Haltepunkt Derneburg (AWANST) soll zum Bahnhof ausgebaut werden.
1733	SchWeg	Hildesheim Hbf	Goslar	Die Strecke Hildesheim - Goslar wurde für den Einsatz von NeiTec-Fahrzeugen für v=160 Km/h hergerichtet. Mit der Umrüstung der Sicherungstechnik auf DSTW geht diese Geschwindigkeit verloren, da die aktuell eingesetzten Fahrzeuge keine NeiTec-Fahrzeuge sind und eine Höchstgeschwindigkeit von v=140Km/h aufweisen. Mit dem geplanten Einsatz von EMU oder BEMU werden wieder Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die (konventionell) v=160 km/h erreichen.	Die Strecke soll - soweit das ohne nennenswerte Neutrassierung möglich ist - für v=160km/h hergerichtet werden.
1733 1760	SchWeg	Hannover Hbf		Hohe Auslastung im Hbf Hannover durch dort endende Linien insbesondere Strecken 1733 und 1760.	Durchbindung der Linien mit Schaffung von Wendegleisen in Laatzen und Hannover-Linden; neben der Entlastung des Hbf. wären damit auch Taktverdichtungen im Ballungsgebiet Hannover möglich
1733 1932 6425	SchWeg	Hildesheim	Bad Harzburg	Knoten Hannover stark belastet. Mit Hilfe der Weiterfahrt nach Bad Harzburg von bisher im Knoten Hannover endender Züge mit elektrischer Traktion würde sich eine Entlastung des Knotens Hannover ergeben und die Attraktivität des Zugangebotes zwischen Hannover und Bad Harzburg weiter erhöht.	Elektrifizierung der Strecke.
1734	SchWeg	Hannover Hbf	Lehrte	Trotz erhöhten Fahrgastpotentials keine Taktverdichtung möglich	Partielle Viergleisigkeit, Anpassung Knoten Lehrte
1740	SchWeg	Nienburg/Weser	Verden	Zu den Stoßzeiten (Abrollen der Seehafenzüge aus Bremen/Bremerhaven) ist in dieser Richtung kaum eine Fahrplantrasse zu erlangen - Gleiches gilt für die Gegenrichtung in den Morgenstunden (Züge von Süden nach Bremen)	Kapazitätsausweitung, insbesondere Nienburg - Verden
1740	SchWeg	Bremen-Burg	Abzw. Bve (Bremen Rbf)	Überlastung des Knotens Bremen, insbesondere im Bereich Bremen Hbf	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke zwischen Bremen-Burg und Abzw. Bve (4 km), insbesondere durch Blockverdichtung
1740	SchWeg	Eystrup		Eine optimale Betriebsdurchführung. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Einbau einer Weiche im Bf Eystrup zur Einfahrt nach Gleis 4 aus Richtung Seelze. Bisher muss man zur Einfahrt das Gegengleis verwenden, was bei der derzeitigen Streckenauslastung zu großen Verzögerungen führt.
1740	SchWeg	Osterholz Scharmbeck		Überholgleis fehlt in Nord-Süd-Richtung	Bau eines 740m Überholgleises
1740	SchWeg	Bremerhaven	Wunstorf	Regelmäßige BÜ-Störungen behindern Betriebsablauf und beeinträchtigen des Seehafenhinterlandverkehr (Bremen/Bremerhaven)	Beseitigung störanfälliger Bahnübergänge gemäß DB Liste der LU Treiber.
1740 2200	SchWeg	Twistringen	Bremerhaven	Schlechte Betriebsqualität auf der Relation Twistringen - Bremen - Bremerhaven wegen hoher Einbruchverspätungen im SPNV im Abschnitt Twistringen - Bremen gepaart mit hoher Streckenauslastung im Abschnitt Bremen - Bremerhaven; Kapazitätsengpässe in den Bahnhöfen Bremerhaven Hbf und -Lehe	Ableitung von Maßnahmen aus Knotenuntersuchung Bremen

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1741	SchWeg	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Zweigleisiger Ausbau und Ertüchtigung als Hauptbahn mit durchgängiger Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.
1741	SchWeg	Nienburg	Minden	Mangelnde Leistungsfähigkeit beeinträchtigt die Entlastungsfunktion der Verbindung für den Streckenzug Ruhrgebiet - Münster - Bremen - Hamburg (eingleisige Nebenbahn)	Bis zu einem später zu erwartenden zweigleisigen Ausbau Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeit durch kleinere sicherungstechnische Maßnahmen (Zugschlussbeobachtung).
1743	SchWeg	Nienburg (HNBG)	Liebenau (Han) (HUB)	Unmittelbar vor dem ehem. Bf. Lemke (ca. Strecken-km 6,8) existiert eine handbediente Vollschränke am BÜ "Nienburger Str." Es gilt dort Zugleitbetrieb nach der Ril 436. Der BÜ ist durch die EVU zu sichern und zu bedienen. Das ist mit zusätzlichem Aufwand (personell und betrieblich) für die EVU verbunden. Die Betriebserschnisse werden nicht erstattet.	Automatisierte technische Sicherung des BÜ durch Errichtung einer zugbewirkten Lz-Anlage mit Halbschranken.
1745	SchWeg	Rotenburg (Wümme)	Verden	Mangelnde Leistungsfähigkeit eingleisigen Strecke. Verstärkte Nutzung durch den Güterverkehr nach Abschluss des Ausbaus der EVB-Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg (vor allem nach Bau der Verbindungskurve in Richtung Verden). Verdrängung des SPNV.	Zweigleisiger Ausbau
1760	SchWeg	Hannover	Linden/Ricklingen	Zur besseren Vernetzung zwischen den S-Bahn-Linien und dem Stadtbahnast B-Süd fehlt an der Hildesheimer Straße eine Umsteiganlage (vgl. auch Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover)	Bau einer S-Bahn-Station mit notwendiger Anpassung der Netzinfrastruktur
1760	SchWeg	Paderborn Hbf	Langeland	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen. Geringe Geschwindigkeit aufgrund Streckenführung	Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Beseitigung Benhauser Bogen LST-Optimierung Langeland – Paderborn Hbf (3 Min. Zugfolgezeit) (km 107,6-128,3) Neubau des Halts Paderborn Zukunftsquartier (etwa km 125,4)
1760	SchWeg	Bf. Paderborn Hbf			Knotenertüchtigung durch Einbau von neuen Weichenverbindungen Ziel: Erhöhung der Bahnhofskapazität
1760	SchWeg	Paderborn		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Zwei Abstellgleise am Stellwerk WSB für die Tzf-Abstellung ertüchtigen.
1760	SchWeg	Paderborn		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Die Beleuchtung im gesamten Gbf ist sehr störanfällig. Es kommt immer wieder zu Ausfällen mehrerer Beleuchtungspunkte. Hier muss dringend die Beleuchtung modernisiert werden.
1760	SchWeg	Hannover Hbf	Harmeln	schlechte Betriebsqualität durch niedrige Vmax; Einführung Sprinterlinien erschwert	geeignete Maßnahmen zur Erhöhung Vmax auf 140 km,
1761	SchWeg	Bantorf	Winninghausen	schlechte Betriebsqualität durch Eingleisigkeit, verpasste Anschlüsse, aufgrund betrieblicher Engpässe können trotz Fahrgastpotential keine zusätzlichen Haltepunkte gebaut werden	partielle Zweigleisigkeit im Abschnitt Bantorf - Winninghausen
1774	SchWeg	Sorsum	Himmelsthür	Behinderung im Fahrplan und Betrieb im FV; mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Eingleisigkeit	Zweigleisiger Streckenausbau; kreuzungsfreie Ein- / Ausfädelung
1812	SchWeg	Bf Seesen		Die weitgehend auf eingleisigen Streckenabschnitten verkehrende RB46 Braunschweig - Herzberg ist verspätungsanfällig und neigt zur Übertragung von Verspätungen auf den Gegenzug.	(Wieder-) Einbau einer Weichenverbindung im Westkopf von Seesen, so dass Züge der RB46 auch in Seesen innerhalb der eigenen Linie kreuzen können. Das erleichtert auch die Bedienung von Münchehof im Güterverkehr.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1820	SchWeg	Hamel	Elze	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 29 Kilometern
1820	SchWeg	Löhne (Westf)	Hamel	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke. Ggf. auch Einsatz von BEMU-Fahrzeugen als Brückentechnologie.
1820	SchWeg	Vlotho	Hamel	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt östlich von Vlotho (km 65,5-69,5); LST-Modernisierung im Bahnhof Vlotho (km 69,5) für gleichzeitige Einfahrten => 2 neue Halte zwischen Vlotho und Hameln
1900 1911	SchWeg	Braunschweig- Buchhorst	Abzw. Weddel (- Helmstedt)	Hohe Belastung des Streckenabschnittes Buchhorst - Abzw. Weddel. Gesamter Durchgangsverkehr durch den Knoten Braunschweig von/nach Wolfsburg (SFS) und von/nach Helmstedt wird über nur 2 Streckengleise abgewickelt. Zusätzlich ist die geplante Taktverdichtung von einem heute gefahrenen 60-min-Takt auf einen 30-min-Takt zwischen Braunschweig und Wolfsburg sowie zwischen Braunschweig und Helmstedt, zumindest in den Hauptverkehrszeiten, zu berücksichtigen.	Dreigleisiger Ausbau. Bei Umsetzung ist der Zusammenhang mit der Maßnahme "Weddeler Schleife" (Strecken-Nr. 1900/1956) zu beachten.
1901	SchWeg	Braunschweig Hbf	Bad Harzburg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 47 Kilometern
1901	SchWeg	Wolfenbüttel Rbf	Vienenburg	Zunehmende Hochwasserereignisse an der Oker führen zu notwendigen Sperrungen von Streckenabschnitten. Da viele ehemalige Bahnhöfe in Haltepunkte umgewandelt wurden, können auch befahrbare Teilstrecken nicht im SPNV befahren werden, da ein Wenden an den Haltepunkten nicht möglich ist. Das führt zu sehr langen SEV-/BNV-Abschnitten, was nicht reisendenfreundlich ist.	Umwandlung der Haltepunkte Börßum und Schladen in Bahnhöfe. Das hat den größten Effekt, da nach Auswertung von Hochwassermodellen zwischen den beiden Ortschaften eine häufige Hochwasserwahrscheinlichkeit besteht.
1901	SchWeg	Braunschweig Hbf	Vienenburg	Unattraktive Fahrzeiten	Elektrifizierung der Strecke (bis Bad Harzburg) mit Oberleitung. (BEMU-Einsatz ggf. als Brückentechnologie)
1901	SchWeg	Braunschweig Hbf	Vienenburg	Unattraktive Fahrzeiten	Ausbau der 2-gleisigen Hauptbahn Braunschweig - Vienenburg für Geschwindigkeiten bis zu v= 160 km/h (i.V.m. Maßnahme 1097)
1901 1942	SchWeg	Braunschweig Hbf / Wolfenbüttel	Schöppenstedt	RB 45 Braunschweig - Schöppenstedt: Einsatz von Dieselfahrzeugen auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke, die für einen Halbstundentakt vorgesehen ist.	Schaffung der Voraussetzungen für BEMU- Einsatz
1902	SchWeg	Braunschweig Hbf	Braunschweig- Gliesmarode	Der eingleisige Streckenabschnitt Abzw. Lünischteiche - Braunschweig-Gliesmarode wird zukünftig hoch belastet sein: - RB 47 Braunschweig - Gifhorn Stadt im Halbstundentakt (jetzt Stundentakt) - geplante Reaktivierung Braunschweig - Harvesse im Halbstundentakt - alternativ zur Reaktivierung: Durchbindung RB44 oder RB45 aus SZ-Lebenstedt oder Schöppenstedt bis BS-Gliesmarode - erheblich Steigerung der Güterzugzahlen zwischen Abzw. Schmiedekamp - Abzw. Lünischteich - BS Gliesmarode und BS Rühme (VW-Logistik und Braunschweiger Hafen).	Zweigleisiger Ausbau Braunschweig Hbf - Braunschweig - Gliesmarode

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
1902 1962	SchWeg	Braunschweig Hbf	Wieren	Zu lange Fahrzeiten, hohe Anzahl nicht technisch gesicherter BÜs, veraltete Leit- und Sicherungstechnik, fehlende Kreuzungsstellen für Taktverdichtungen. Taktverdichtung von 120-min-Takt auf 60-min-Takt, perspektivisch auf 30-min-Takt geplant, aber nicht umsetzbar.	Durchgehender Ausbau für Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h mit zusätzlichen Kreuzungsstellen.
1902 1962	SchWeg	Braunschweig Hbf	Gifhorn Stadt	Eingleisige Infrastruktur erlaubt keinen Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn Stadt	Neubau eines Kreuzungsbahnhofes im Braunschweiger Stadtgebiet, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen (insbes. an nsg BÜ).
1902 1962	SchWeg	Braunschweig Hbf	Gifhorn Stadt	Die eingleisige Strecke ist im Status Quo nicht CO2-neutral und hinreichend zuverlässig im Stundentakt befahrbar	Vordringlich: Elektrifizierung des für den Halbstundentakt vorzubereitenden Streckenabschnitt Braunschweig - Gifhorn Stadt. Grundsätzlich auch Elektrifizierung der Gesamtstrecke bis Wieren
1910	SchWeg	Groß Gleidingen	Braunschweig Hbf	Kapazitätsprobleme im Abschnitt Groß Gleidingen - Braunschweig Hbf durch unzureichende Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur	Aufwerten des 3. Gleises (Strecke 1910) zu einem vollwertigen Gleis auch für den Fernverkehr und den SPNV durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf v=160 km/h. Ergänzung einer Weichenverbindung im Westkopf von Groß Gleidingen mit vAbzw. = 100 km/h
1920 1940	SchWeg	Abzw. Salzgitter-Drütte	Seesen	Zu geringe Trassenkapazität auf eingleisiger Strecke; geplante Taktausweitung nicht möglich.	(Teilweiser) zweigleisiger Ausbau.
1920 1940	SchWeg	(Braunschweig Hbf-) Abzw. Leiferde	Salzgitter-Ringelheim - Kreiensen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 66 Kilometern
1923	SchWeg	(Braunschweig -) Salzgitter-Drütte	Salzgitter-Lebenstedt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 9 Kilometern
1930	SchWeg	(Kreiensen -) Neuekrug Hahausen	Goslar	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 16 Kilometern
1932	SchWeg	Oker	Vienenburg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 9 Kilometern
1940	SchWeg	Stadtdoldendorf	Holzminden	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts westlich von Stadtdoldendorf (in Niedersachsen); bei einem zusätzlichen Halt in Hötter-Corvey ist ein ca. 1 km längerer zweigleisiger Abschnitt erforderlich
1940 1733	SchWeg	Salzgitter Bad	Goslar	1. Derzeit lange Fahrzeit Braunschweig - Goslar von ca. 48 Minuten 2. Halbstundentakt Braunschweig - Salzgitter Bad fehlt eine betriebliche Einbindung 3. Güterzüge von Ilsenburg nach Salzgitter (Streckennetz VPS) müssen 1x Kopfmachen	Bau der sog. "Ringelheimer Kurve", die eine Fahrbeziehung zwischen SZ Bad und Goslar (an SZ-Ringelheim vorbei) darstellt. Auswirkung: 1. Verkürzung der Fahrzeit Braunschweig-Goslar auf etwa 33 Minuten 2. Halbstundentakt durch Überlagerung der RB46 (Braunschweig-Herzberg) mit der RB48neu (Braunschweig - SZ Bad - Goslar)3 3. Gz können von Ilsenburg über Goslar und SZ Bad ohne Kopfmachen in des VPS-Streckennetz einfahren.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
1960	SchWeg	Uelzen	Langwedel	Fehlende Leistungsfähigkeit der Strecke im Seehafenhinterlandverkehr wegen Eingleisigkeit und fehlender Elektrifizierung	Elektrifizierung, Zweigleisigkeit - alternativ eingleisig mit Begegnungsabschnitten - und SHG 120 km/h zur Verbesserung der Anbindung des Seehafenhinterlandverkehrs
1962 1902	SchWeg	Braunschweig Hbf	Wieren	Die Strecke Braunschweig-Uelzen ist für die Optimierung des getakteten SPNV vorgesehen (Halbstundentakt Braunschweig - Gifhorn Stadt, darüber hinaus Stundentakt bis Uelzen). Die Infrastrukturanpassungen werden auf dieses Leistungsprogramm zugeschnitten.  Weitere Verkehre, insbesondere Güterverkehre oder zusätzliche Langläufer von Braunschweig in Richtung Hamburg sind nicht möglich.	Erhöhung der Streckenkapazität durch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, 2-gleisige Begegnungsabschnitte und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
2000	SchWeg	Münster Hbf	Lünen Hbf	Eingleisige Strecke, Zugkreuzung mit Fernverkehr	Zweigleisiger Ausbau
2000 2013 2200 2931	SchWeg	Münster Hbf	Münster Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zusätzliche Weichenverbindung von Gleis 11 nach Strecke 2200; Parallele Fahrstraße Gleis 9 ↔ Strecke 2200 (Ri. Dülmen) darf nicht eingeschränkt werden; Abstellkonzept MS-Hbf ist neu zu planen; Teilung des Gleises 14 mit Zugdeckungssignal und Verlängerung des Bahnsteigs am Gleis 14/17; Bahnsteig Gleis 20 mit Gleisteilung; Zusätzliche Weichenverbindung für parallele Fahrten von RE7 und IC-L35;
2013	SchWeg	Münster Hbf	Rheda-Wiedenbrück	Niedrige Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h im Abschnitt Münster – Warendorf und 80 km/h im Abschnitt Beelen – Rheda-Wiedenbrück, insbesondere Beseitigung der Langsamfahrstellen < 40 km/h.
2013	SchWeg	Münster Hbf	Rheda-Wiedenbrück	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2014	SchWeg	Münster	Gronau – Bundesgrenze D/NL (- Enschede)	Kapazitätsengpässe	Einrichtung zweigleisiger Abschnitte
2014	SchWeg	Münster Hbf	Gronau – Bundesgrenze D/NL (- Enschede)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 60 Kilometern
2014	SchWeg	Münster Hbf	Gronau – Bundesgrenze D/NL (- Enschede)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Umbau Bahnhof Münster Zentrum Nord: neuer Bahnsteig an Gleis 482 (Überbauung Gleis 481) und Anbindung zweigleisige Strecke von Gronau in Münster Zentrum Nord (Gleis 479 kann Richtung Münster parallel befahren werden drei neue Weichenverbindungen im Südkopf für Parallelfahrten Steinfurt < -> Münster Hbf; Gleis 480 neu durchgehendes Hauptgleis Rheine - Münster; Kreuzungsbahnhof Glanerbrug; Begegnungsabschnitt Ochtrup – Metelen Land (inkl.); Kreuzungsabschnitt Münster-Häger – Münster Zentrum Nord;
2026	SchWeg	Bf Bentheim		Aus westlicher Richtung kommende Züge können derzeit nicht in Richtung Nordhorn/Coevorden fahren. Wegen fehlender Kurvenverbindung ist in Bad Bentheim ein Richtungswechsel erforderlich.	Bau einer Ostkurve von der BE zur DB Strecke und Herstellung des Anschlusses an DB-Strecke.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2100	SchWeg	Dülmen	Coesfeld	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Teilelektrifizierung der Strecke 2100 zwischen Coesfeld und Dülmen für den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen im Netz nördliches Westfalen.
2100	SchWeg	Dortmund Hbf	Enschede	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau Dortmund - Enschede: Neue Weichenverbindung in Coesfeld-Rottkamp zur Verbindung mit der Strecke Dorsten – Coesfeld -> dadurch etwa 2 km zweigleisiger Abschnitt; Zweite Bahnsteigkante in Dülmen (hoch); Begegnungsabschnitt nördlich von Selm (inkl. Kreuzungsbahnhof Selm); Anpassung der LST in Dortmund (Zugfolgezeiten von 3 Min. und Gleiswechselbetrieb); Zweigleisiger Begegnungsabschnitt im Bereich von Legden;
2103 2423 2821 2810 2813	SchWeg	Dortmund Hbf Brügge	Brügge Lüdenscheid	Mangelnde Leistungsfähigkeit	Zur Taktverdichtung und betrieblichen Sicherheit ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau erforderlich. Daneben ist der Ausbau und die Verlegung der Haltepunkte Dortmund-Tierpark und Dortmund-Löttringhausen vorgesehen. Für den Abschnitt Lüdenscheid-Hagen ist ein 30-Min.-Takt vorgesehen. Um dann einen 30-Min.-Takt fahren zu können, muss in Brügge ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Außerdem ist die Verlegung von Gleisen erforderlich.
2103 2801	SchWeg	Dortmund Hbf	Dortmund Dfd	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	3. Gleis zwischen Dortmund Hbf und Abzw. Dortmunder Feld Ddf
2158	SchWeg	Dortmund Hbf			Knotenertüchtigung Ziel: Für Umsetzung RRX-Konzept (Entmischung Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr / Kapazitätsausweitungen)
2160 2291	SchWeg	Bochum Hbf	Essen		Einrichten von Überleitstellen zwischen S-Bahn und Fernbahn Ziel: Erhöhung der Betriebsflexibilität
2184 2300 2160 2158	SchWeg	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten;	Einfahrt Bochum 100 km/h nach Gleis 4 und 6
2184 2300 2160 2158	SchWeg	Duisburg	Lütgendortmund	Zu geringe Trassenkapazität; Verdichtung im SPNV nicht möglich; zu lange Zugfolgezeiten;	Einrichtung einer Überwerfung in Essen Kray Süd. Alternativ: Führung der langsamen Nahverkehre RE16 und RB40 über S-Bahn-Infra bis Bochum-Langendreer. Dazu neue Strecke Essen Hbf Ero-Essen-Steele, höhenfreie Einfädelung S3 in Essen-Steele Ost, Blockverdichtung, Neubau Kurve Bochum-Langendreer zur Anbindung an Strecke von/nach Witten.
2184 2300 2160 2158	SchWeg	Duisburg Hbf	Dortmund Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3 Min Zugfolge zwischen Duisburg Hbf und Dortmund Hbf
2200	SchWeg	Kirchweyhe	Syke	Fehlende Fahrtmöglichkeit von Bremen in den Anschluss der VGH-Infrastruktur, der am Richtungsgleis Osnabrück - Bremen angebunden ist, durch fehlende Weichenverbindung vom Streckengleis Bremen - Osnabrück aus in das Gegengleis im Nordkopf des Bahnhofs Syke	Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf des Bahnhofs Syke vom Streckengleis Bremen - Osnabrück aus in das Gegengleis

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2200 1283	SchWeg	Bremen	Hamburg Hbf	Strecke Bremen - Hamburg ist hoch ausgelastet bei starker Nachfrageentwicklung im SPNV, prognostiziertem Wachstum im Seehafenhinterlandverkehr und Markteintritt dritter Fernverkehrs-EVU	Ausbau entsprechend Knotenuntersuchung Hamburg des BMVBS
2200 2252	SchWeg	Abzw. Lippe	Haltern	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Eigene Infrastruktur für S9 von Abzw. Lippe nach Haltern; Zusätzliche Bahnsteigkante in Haltern und Einrichtung einesmittigen Wendegleises (RE2)
2221	SchWeg	Herne-Rottbruch HGN	Herne-Rottbruch HGN	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	3. Gleis über A42 für parallele Fahrtmöglichkeiten Herne - Recklinghausen (SPNV / SGV) sowie Bochum - Oberhausen (SGV)
2222	SchWeg	Recklinghausen Hbf	Recklinghausen Süd	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Durchgehendes 3. Gleis Recklinghausen Süd – RE Hbf (Baulich zwischen Süd und kurz vor der Brücke über die Güterstrecke vorhanden)
2236 2211 2210	SchWeg	Dorsten	Dortmund Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau Emschertalbahn zur S-Bahn-Strecke: Wiederherstellung Zweigleisigkeit Gladbeck-Zweckel - Gladbeck Ost (2236); Wiederherstellung Herne Hot - Castrop-Rauxel Süd (2211); Kreuzungsbahnhof Dortmund-Martens (2210); Kreuzungsbahnhof Dortmund-Huckarde Nord (2210); Elektrifizierung der Strecke zwischen Dortmund und Herne Hot sowie Gelsenkirchen-Bismarck und Dorsten
2248	SchWeg	Bottrop Hbf	Essen-Dellwig Ost	Kapazitätsengpässe durch Eingleisigkeit. Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zweigleisiger Ausbau des Haltepunktes Dellwig-Ost
2248 2650	SchWeg	Essen-Dellwig	Essen-Dellwig	Verknüpfung der Verkehre zwischen Dorsen und Essen (2248) sowie Oberhausen und Gelsenkirchen (2650) ist heute nur an zwei voneinander getrennt liegenden Stationen möglich	Neubau Turmbahnhof als Erstaz für den Hp Essen-Dellwig (2650) und den Bahnhof Essen-Dellwig Ost (2248)
2250 2248	SchWeg	Bottrop Hbf	Bottrop Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Vollständiger Umbau des Bahnhofs im Rahmen des viergleisigen Ausbaus Gladbeck – Bottrop notwendig
2250 2251	SchWeg	Gladbeck West	Bottrop Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Viergleisiger Ausbau Gladbeck West - Bottrop Hbf inkl. vollständigem Ausbau des Bf Gladbeck West und zweigleisigem Ausbau der Verbindungskurve Gladbeck West - Gladbeck-Zweckel
2251	SchWeg	(Dorsten -) Gladbeck West	Gladbeck-Zweckel (- Bottrop Hbf)	Verbindungskurve wäre nach Umsetzung der Maßnahme 1446.(u. a. Elektrifizierung Dorsten - Ge-Bismarck) nicht mehr sinnvoll nutzbar.	Elektrifizierung der Verbindungskurve Gladbeck-West (Strecke 2250) Gladbeck-Zweckel (Strecke 2236) im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme 1447.
2252	SchWeg	Marl Mitte	Marl Mitte	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau von Marl Mitte zum Kreuzungsbahnhof mit langen Ausfahrten
2263	SchWeg	Hamminkeln	Blumenkamp	Beim Hochsetzen der Prozesszeiten für das Stärken und Schwächen, wie von der DB Netz seit längerem geplant, können die heutigen Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke Wesel - Bocholt nicht mehr eingehalten werden.	2-gleisiger Ausbau Hamminkeln – Wesel-Blumenkamp
2263	SchWeg	Bocholt	Wesel	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	2. Bahnsteigkante Bocholt empfohlen; Neubau Hp Bocholt-Mussum

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2265 2273	SchWeg	Coesfeld Lutum	Lutum Münster (Westf) Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Drehen Weichenverbindung im Südkopf sowie Neue Weichenverbindung im Nordkopf für Durchbindung RB51 auf RB63 nach Münster und Weiterführung RE14 nach Münster
2265 2273 2100	SchWeg	Coesfeld Dortmund Hbf	Münster Hbf Enschede	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Begegnungsabschnitte östlich von Coesfeld (ein zweites Gleis wurde abgebaut); Zwischen Billerbeck und Havixbeck (Bahnhöfe ausgenommen); Westlich von Mecklenbeck;
2270	SchWeg	Wesel	Wesel	Aufgrund der Kurzwende in Wesel kann es zu Verspätungsübertragungen auf die Gegenrichtung kommen. Für eine überschlagene Wende fehlen heute die erforderlichen Anlagen im Bf Wesel	Neubau Wendeanlage im Bf Wesel für den RRX
2270	SchWeg	Oberhausen Hbf	Emmerich	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge zwischen Oberhausen Hbf und Emmerich
2271	SchWeg	Oberhausen Hbf Abzw. Obn	Walsum – Spellen (- Wesel)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 25 Kilometern.
2274	SchWeg	Oberhausen Hbf	Duisburg-Ruhrort	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2275	SchWeg	Oberhausen Hbf			Ausbau Oberhausen Hbf (zusätzliches Gleis OB-Kolkmannshof - Oberhausen Hbf) Ziel: Erhöhung der Flexibilität / Kapazitätserhöhung
2280 2248 2236 2250	SchWeg	Dorsten	Essen Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Bottrop Hbf und Essen West von 80 auf 100km/h durch Anpassung von Signalstandorten, ggf. Gleislage/Oberbau ; Blockverdichtung zwischen Dorsten und Feldhausen: Die Zugfolgezeit Dorsten - Feldhausen beträgt heute ca. 7-8 Minuten. Vor allem in Fahrtrichtung Süden, wo das Blocksignal hinter dem Bahnsteig Feldhausen steht, muss daher von Dorsten aus nicht nur die Ankunft des vorneweg fahrenden Zuges abgewartet werden, sondern auch dessen Abfahrt in Feldhausen RI. GLA-Zweckel.
2282	SchWeg	Oberhausen Hbf	Oberhausen Hbf	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Gleis 10 wird neues Hauptgleis nach Wesel; Weichenverbindung von der Abstellgruppe in die Gleise 6 und 7 und Anbindung 2650 an Wendeanlage Obo
2291 2161	SchWeg	Mülheim-Styrum	Bochum Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Essener Stammstrecke: Optimierung der LST für Zugfolgezeiten von 3' (2291)
2320 2311	SchWeg	Duisburg Hbf	Duisburg-Hochfeld Abzw.	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zusätzliche Bahnsteigkante in Duisburg Hbf; Zusätzliche Gleisachse im Südkopf Duisburg Hbf
2324	SchWeg	Bonn-Beuel	Neuwied	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge zwischen Bonn-Beuel und Neuwied
2324 2630 3507	SchWeg	Bonn	Mainz	Bahnlärm im Mittelrheintal	Neubau einer Alternativstrecke zur Umgehung des Mittelrheins. Prüfung der Machbarkeit NBS Troisdorf - Mainz-Bischofsheim im Rahmen BVWP.
2324 2656 2666	SchWeg	Köln Gremberg	Köln-Gremberg	Kapazitätseingänge zwischen Südbrücke und Gremberg wegen mehrere Kreuzungskonflikte	Bau eines Überwerfungsbauwerks Gremberg-Nord

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2324 2666	SchWeg	Gremberg Gbf		Blockierung der Streckengleise durch Personalwechsel	Bau einer LPW/Umspanngruppe zwischen Rbf Gremberg und Hauptstrecke in Höhe Wasserschutzgebiet (Mittelgleisvariante ) ggf. auch Alternativlösungen.
2324 3011	SchWeg	Engers	Urmitz Rheinbrücke	Die Infrastrukturkapazitäten im Rheintal sind weitgehend ausgelastet. Die flexible Nutzung von linker und rechter Rheinstrecke ist begrenzt. Durch den (Fertig)-Bau einer Verbindungskurve zwischen Engers und der Urmitz Rheinbrücke könnte der Güterverkehr flexibler im Rheintal verteilt werden. Dies hätte auch positive Auswirkungen auf den SPNV und den Fernverkehr.	Fertigbau der teilweise bereits trassierten Verbindungskurve Engers - Urmitz Rheinbrücke
2330	SchWeg	Millingen	Xanten	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke Millingen - Xanten
2330	SchWeg	Xanten	Duisburg	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Überwerfung Rheinhausen / Moers - Duisburg höhenfrei zu Duisburg - Krefeld (für die Betriebsqualität)
2404	SchWeg	(Duisburg-Wedau -) Abzw. Tiefenbroich	Rohdenhaus	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 14 Kilometern
2423	SchWeg	Erkrath	Düsseldorf - Gerresheim	Betriebliche Situation lässt auch nach einer möglichen Optimierung der höhengleichen Einfädelung der S28 in Düsseldorf eine Ausweitung des Angebotes der S28 nicht zu.	Kreuzungsfreie Einfädelung der Regiobahn in Düsseldorf - Gerresheim Bf. bautechnisch nicht realisierbar. Deshalb langfristig Variantenuntersuchung niveaufreie Einfädelung Regiobahn zwischen Düsseldorf-Flingern und Erkrath
2423	SchWeg	Dortmund Signal-Iduna Park	Hagen-Vorhalle Abzw. Yo	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 14 Kilometern
2423	SchWeg	Dortmund-Signal Iduna Park	Herdecke	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Dortmund-Signal Iduna Park und Herdecke; Ausbau Dortmund Tierpark zum Kreuzungsbahnhof
2500 2520 2610	SchWeg	Krefeld Hbf	Krefeld Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Überwerfungsbauwerk mit Bypässen im Ostkopf Krefeld Hbf, Neusortierung der Bahnsteiggleise, ggfr. Nachbau eines weiteren Bahnsteigs, Blockverdichtung und Vorsortierung im Westkopf Krefeld bis einschl. Viersen
2510	SchWeg	Viersen	Venlo	Mangelnde Kapazität	Wiederaufbau des zweiten Gleises Dülken – Kaldenkirchen unter Umwandlung der Kreuzungsbahnhöfe Breyell und Boisheim in einfache Hp – im Vergleich zur aufwändigen Installation neuer Sicherungstechnik wesentlich effizientere Investition
2510 2520	SchWeg	Dülken	Viersen/Krefeld	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zwingend erforderlich, Überlasten Schienenweg	Nordkurve Viersen: Neubau einer Verbindung im Raum Viersen, um von Venlo direkt in Richtung Krefeld fahren zu können (Wegfall RiWe Viersen);
2510 2520	SchWeg	Viersen	Helenabrunn	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Mehrgleisiger Ausbau Viersen – Helenabrunn mit Überwerfung von der Mönchengladbacher Güterumgehung Richtung Krefeld in Helenabrunn

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2513	SchWeg	Duisburg-Hochfeld Süd	Duisburg Mannesmann	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 5 Kilometern
2524	SchWeg	Rheydt Hbf	Dalheim Grenze	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2525	SchWeg	Wuppertal-Vohwinkel	Wuppertal-Vohwinkel	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Wendeanlage hinter dem Bahnsteig der S-Bahn => Schafft Überholkapazität auf dem durchgehenden Gleis auf dem heute gewendet werden muss
2525	SchWeg	Düsseldorf Hbf	Wuppertal-Vohwinkel	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	LST-Optimierung für 5 Min Zugfolge zwischen D-Gerresheim und W-Vohwinkel
2525	SchWeg	Düsseldorf	Wuppertal	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST Düsseldorf - Wuppertal-Oberbarmen; Optimierung der Einbindung der Strecke aus Remscheid;
2525	SchWeg	Wuppertal Hbf	W-Oberbarmen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST W-Oberbarmen für die Nutzung von Gleis 5 als mittiges Wendegleis zur Kurzwende
2525 2550	SchWeg	Bf. Düsseldorf-Gerresheim			Bahnhofsumbau (Neubau von 8 Weichen) Ziel: Optimierung Ein- und Ausfädelung S 28 und Parallele Ein- und Ausfahrt RE 4 / RE 13
2530	SchWeg	Bahnhof Neuss Hbf		Kapazitätsgengpässe und betriebliche Zwangspunkte verhindern eine Ausweitung des SPNV-Angebots auf der Strecke Kaarster See - Mettmann Stadtwald	Bau einer kreuzungsfreien Einfädelung der Regiobahn in Neuss Hbf unter Berücksichtigung der Option des zweigleisigen Ausbaus der Strecke
2530	SchWeg	Kaarster See	Neuss Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Fahrstraße in Neuss Hbf von Kaarst nach Gleis 5
2534	SchWeg	Neuss Gbf	Neuss-Hessentor	Kapazitäten reichen nicht aus	Alternative Verbindung zwischen DB-Netz und Bhf. Neuss-Hessentor od. zweigleisiger Ausbau des Bestandsgleises.
2543	SchWeg	Herzogenrath Bf	Herzogenrath Grenze	Ezu geringe Kapazität. Holländische Seite wünscht Ausbau und Durchbindung des Personenverkehrs und Nutzung im Güterverkehr.	Langfristiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung.
2550	SchWeg	Düsseldorf Hbf	Neuss Hbf	Kapazitätsgengpässe bei RE-Halt auf Fernbahngleisen in Düsseldorf-Bilk	Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen.
2550	SchWeg	Düsseldorf Hafen	Rheinbrücke Neuss	Westanbindung des Düsseldorfer Hafens in Richtung Rheinbrücke Neuss zur Vermeidung des z.Z. notwendigen Kopfmachens der Züge von und nach Neuss, dadurch Kapazitätserweiterung und Fahrzeitenbeschleunigung sowie Gleisraumeinsparung im Bf Düsseldorf-Bilk	Bau einer westlichen Anbindung der Gleise in Düsseldorf-Hafen an die Strecke Richtung Rheinbrücke Düsseldorf - Neuss.
2550	SchWeg	Aachen Hbf	Aachen Hbf	Kapazitätsgengpass bzgl. der Gleisbelegung Aachen Hbf	signaltechnische Teilung von Gleis 3 in Aachen Hbf
2550	SchWeg	Aachen Schanz	Aachen Hbf	Kapazitätsgengpass zwischen Aachen West und Aachen Hbf	güterzuglänges Einfahr- und Überholgleis aus Aachen West in Aachen Hbf (Verbindung Gleis 7/8)
2550	SchWeg	Warburg (Westf)	Warburg (Westf)	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Neubau Taschengleis für bahnteiglichen Umstieg / Anschluss im Bf Warburg ohne Halt im Gegengleis (Kapazitätssteigerung)
2550	SchWeg	Aachen West	Aachen Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 4' Min Zugfolge zwischen Aachen West und Aachen Hbf
2550	SchWeg	Schwerte (Ruhr)	Warburg (Westf)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Kreuzungsbahnhof Westheim

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Inftratyp	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
		von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
2550 1732	SchWeg	Mönchehof	Speele	Erheblicher Aufwand durch "Kopfmachen" in Kassel Rbf	Kleine Lösung: Harleshäuser Kurve, abzweigend von Rbf Kassel, Anschwenkung und Mitnutzung der Personenzug-Strecke in Richtung Warburg
2550 2611	SchWeg	Grevenbroich	Herrath (Variante 1) / Wickrath (Variante 2)	Verbindungskurve würde das Durchfahren von Zügen aus Belgien in den Raum Köln unter Verzicht der Nutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Aachen ermöglichen und damit das Kopfmachen in Aachen West entbehrlich machen.	Variante 1: eingleisige Neubaustrecke, die jeweils an ihren Enden einen zweigleisigen Abschnitt zum Puffern von Zügen hat. Variante 2: Wiederaufbau der eingleisigen "Rheydter Kurve"
2550 2611	SchWeg	Mönchengladbach Hbf	Rheydt Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Zugfolge
2550 2611	SchWeg	Grevenbroich-Jüchen	Herrath (Variante 1)/ Wickrath (Variante 2)	Durch den Bau der Rheydter Kurve wird die Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Rheydt und Aachen West zunehmend ausgeschöpft. Insbesondere um den zusätzlichen Güterverkehr aufzunehmen und eine weitgehende Trennung vom Regionalverkehr zu erreichen, ist eine flexibel nutzbare Reaktivierung des dritten Gleises von Rheydt nach Wickrath erforderlich.	Wiederherstellung eines zusätzlichen Streckengleises Rheydt bis Wickrath
2550 2630	SchWeg	Aachen Hbf	Stolberg (Rheinl)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge zwischen Aachen Hbf und Stolberg (Rheinl)
2550 3900	SchWeg	Kassel Wilhelmshöhe	Kassel Hauptbahnhof	kreuzende Fahrstraßen, Fahrstraßenkonflikte Einfahrt Kassel Hbf	Gleisverbindung aus Richtung Wilhelmshöhe südlich auf die von der Harleshäuser Kurve kommenden Gleise; mehr parallele Weichenstraßen; Überwerfungsbauwerk "Tunnelgleis", ermöglicht Fahrstraße Main-Weser-Bahn - FK Gleise 8-10
2554	SchWeg	Aachen Buschtunnel	Aachen (Grenze)	Das Problem besteht aufgrund des wachsenden Güterverkehrs und im Zusammenhang mit neuen Maßnahmen	Reaktivierung der ehemaligen grenzüberschreitenden Verbindungsstrecke zwischen Montzener Viadukt und Buschtunnel, insbesondere für den abwärts fahrenden Güterverkehr.
2564 2600	SchWeg	Eschweiler	Aachen-Rothe Erde	Kapazitätsgengässe zwischen Eschweiler und Aachen-Rothe-Erde, fehlende seitenrichtige Überholungsmöglichkeit für 740 m lange Güterzüge	Ausbau eines weiteren Gleises / Gleisverlängerung
2570	SchWeg	Herzogenrath	Herzogenrath Bf	Mangelnde Kapazität durch hohe Zugzahl	Kurzfristig sind Kapazitätserhöhende Maßnahmen im Bahnhof Herzogenrath erforderlich. Langfristig niveaufreie Einbindung der Strecke von Alsdorf über ein Brückenbauwerk
2580 2525	SchWeg	Bedburg (Erfth)	Düsseldorf Hbf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke ; Zweigleisiger Streckenausbau Bedburg – Neuss; Höhenfreie Einfädelungen in Grevenbroich und Neuss; Zusätzliche Bahnsteige in Bedburg; Kapazitätssteigernde Maßnahmen Düsseldorf - Neuss
2580 2581	SchWeg	Neuss	Kerpen-Horrem	Mangelnde Attraktivität	Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf
2581 2601	SchWeg	Horrem	Bedburg (- Grevenbroich)	S-Bahnverkehr erforderlich, ineffizient aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten	Elektrifizierung der Dieselstrecken und Umstellung auf S-Bahnverkehr. Niveaufreie Einfädelung zur bestehenden S-Bahn-Trasse in Horrem
2600	SchWeg	Aachen Hbf	Aachen -Rothe Erde	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fern/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	Drei- bzw. viergleisiger Ausbau
2600	SchWeg	Eschweiler Hbf		Deutliche Begrenzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Eschweiler Bogen sowie der Einfahrtgeschwindigkeit für die Bedienung des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Aachen	Erhalt der seitengleichen Überholungsmöglichkeiten und Einbau schlanker Weichen, Begradigung des Eschweiler Bogens

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2600	SchWeg	Bf Düren		Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme, fehlende Infrastruktur zur Durchbindung der (Keine Vorschläge) von Aachen in Richtung Jülich/Linnich	Wiederherstellung der im Rahmen des Streckenausbaus zwischenzeitlich abgebauten (aber planfestgestellten) seitengleichen Überholmöglichkeiten und einer Weichenverbindung aus Richtung Aachen bzw. Heimbach in den Nordteil des Bahnhofs im Bahnhof Düren.
2600	SchWeg	Stolberg Hbf		Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung, Anschlussverlust im Nahverkehr, weil vorhandene Bahnsteige auf der Hauptbahn nicht unabhängig angefahren werden können	Bau einer seitenrichtigen Überholmöglichkeit in Fahrtrichtung Aachen für durchgehenden Fern- und Güterverkehr zur Erhöhung der Streckenkapazität, hierdurch Anlage eigener Nahverkehrsgleise zur konsequenten Trennung von Fernverkehr und (keine Vorschläge) sowie Schaffung kurzer Umsteigewege
2600	SchWeg	Stolberg Hbf	Stolberg Hbf	Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung, Anschlussverlust im Nahverkehr, weil vorhandene Bahnsteige auf der Hauptbahn nicht unabhängig angefahren werden können. Leistungseinschränkung durch Abkreuzen der euregiobahn	Bau eines Überwerfungsbauwerks im Westkopf des Bahnhof Stolberg Hbf zur niveaufreien Ausfädelung der euregiobahn in Richtung Aachen.
2600	SchWeg	Vorbahnhof Düren	Düren	Überlastung der Strecke, Zugfolgeprobleme Fernverkehr/Nahverkehr mit Verspätungsübertragung	Bau eines seitengleichen 740 m langen Verbindungs-/Überholgleises zwischen Vorbahnhof Düren und Nordteil des Dürer Bf für Überholungen des Güterverkehrs durch den Fernverkehr.
2600	SchWeg	Aachen Hbf	Lüttich	In Aachen Hbf befindet sich die Systemtrennstelle zwischen deutschem (15kV Wechselstrom) und belgischem Stromsystem (3kV Gleichstrom). Beim Halt in Aachen Hbf muss manuell von einer Spannungsart auf die andere umgestellt werden, wodurch sich die Haltezeiten in Aachen Hbf verlängern. Zudem sind Optimierungen im Spurplan von Aachen Hbf im Bereich der heutigen Systemwechselstelle nicht zulässig und können daher nicht umgesetzt werden.	Knoten Aachen - Verlegung der Systemwechselstelle 15 KV AC/3 KV DC von Aachen Hbf an die belgische Grenze
2600	SchWeg	Langerwehe	Düren Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	3. Gleis Langerwehe - Düren mit Einbindung in den Nordteil Düren
2600	SchWeg	Aachen Hbf	Düren Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Dreigleisiger Ausbau Burtscheider Viadukt in Aachen; Ausbaumaßnahme zur Kapazitätserhöhung in Aachen Hbf; Spurplananpassung Bahnhof Aachen West mit neuem Außenbahnsteig Fahrtrichtung Herzogenrath; Höhenfreie Einfädelungen RB 20 in Stolberg und Langerwehe; Neubau eines mittigen Überholgleises für Güterzüge zwischen Langerwehe und Düren; Neubau Überholgleis bei Geilenkirchen; Neubau Außenbahnsteig in Aachen – Rothe Erde; Neubau Rheydter Kurve zwischen Herrath und Hochneukirch; Neuanbindung Puffergleise bei Köln-Ehrenfeld an die Strecke Köln - Mönchengladbach
2600 2622	SchWeg	Köln-Ehrenfeld			Einbau Weichenstraße (Westseite) Ziel: Erhöhung der Flexibilität
2600 2622	SchWeg	Köln Hansaring Wendeanlage	Düren	Überlastung der Hauptstrecke, Zugfolgeprobleme Fern-/Nah- und Güterverkehr mit Verspätungsübertragung, teilweise nur eingleisige Abschnitte auf der S-Bahn schränken die fahrplantechnischen Möglichkeiten erheblich ein und führen jeweils zu Folgeverspätungen im Störfall	Schaffung von zusätzlichen Überleitmöglichkeiten zwischen S-Bahn und Hauptstrecke, insbesondere im Bereich der vorhandenen Güterüberholbahnhöfe zur Wechselseiten flexiblen Nutzung der vorhandenen Streckengleise.
2600 2630	SchWeg	Köln Hbf	Köln West,	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Schaffung paralleler Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten im Westkopf Köln Hbf von und nach Köln West, Köln-Ehrenfeld und Köln-Nippes durch zusätzliche Weichenverbindungen

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2610	SchWeg	Krefeld Hbf	Kleve	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 64 Kilometern
2611	SchWeg	Rheydt Hbf	ehem Abzw. Rheydt Geneicken 2521	Mangelnde Kapazität insbesondere in Störungsfällen behindert der eingleisige Abschnitt die Betriebsabwicklung. Reisezeitverlust durch Abkreuzen in Rheydt-Odenkirchen	zweigleisiger Ausbau und Beschleunigung der Linie durch Verlegung der Kreuzung Nach Rheydt Hbf
2611 2522	SchWeg	Rheydt-Odenkirchen	Rheydt-Hbf	Mangelnde Kapazität, insbesondere in Störungsfällen behindert der eingleisige Abschnitt die Betriebsabwicklung.	Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rheydt Odenkirchen - Rheydt Hbf
2611 ehemals 2521	SchWeg	Rheydt Odenkirchen	ehem Abzw. Rheydt Geneicken 2521	Mangelnde Kapazität insbesondere in Störungsfällen behindert der eingleisige Abschnitt die Betriebsabwicklung. Reisezeitverlust durch Abkreuzen in Rheydt-Odenkirchen	zweigleisiger Ausbau auf vorhandenem Trasse und vorbereiteter Brücke und Beschleunigung der Linie durch Verlegung der Kreuzung Nach Rheydt Hbf
2612 2622	SchWeg	Köln Bocklemünd	Köln Ehrenfeld	Überlastung des Knoten Kölns insbesondere zwischen Köln Hbf und Köln Messe/Deutz (Hohenzollernbrücke) führt zur Notwendigkeit der Verlagerung von Verkehren auf die S-Bahn-Stammstrecke. Die in Köln Ehrenfeld in Richtung Grevenbroich ausfahrenden Züge der Linien RB27 und RE 8 kreuzen den Güterverkehr der Strecken 2613 und 2600 ab.	Umwandlung der Linie RB 27 in eine S-Bahn. Bau eines Überwerfungsbauwerks zwischen den Strecken 2612 und 2622 gemäß Knoten-Köln Untersuchung um eine niveaufreie Ausfädelung der beiden S-Bahn-Strecken untereinander zu gewährleisten.
2612 2622	SchWeg	Köln Bocklemünd	Köln Ehrenfeld	Die in Köln Ehrenfeld in Richtung Grevenbroich ausfahrenden Züge der Linien RB27 und RE 8 kreuzen den Güterverkehr der Strecken 2613 und 2600 ab.	Umwandlung der Linie RB 27 in eine S-Bahn. Herstellung von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 2612 und 2622 gemäß Knoten-Köln Untersuchung
2621 2633 2639 2651	SchWeg	Köln-Messe/Deutz	Köln-Kalk	Verspätungsübertragung, geringe Betriebsqualität, fehlende (niveaufreie) Gleisverbindungen	Zwei neue Weichenverbindungen zur Siegstrecke bzw. zur rechten Rheinseite ermöglichen zusätzliche Fahrwege in diverse Gleise. Dadurch können mehr Züge mit mehr Flexibilität fahren und sowohl die Betriebsqualität als auch die Pünktlichkeit erheblich verbessert werden
2621 2692	SchWeg	Köln Posthof	Köln Frankfurt Str.	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 2,5' Zugfolge
2622	SchWeg	Köln Weiden West			Ausbau Köln-Weiden West mit Wendeanlage für S-Bahn und Fußballsonderzüge ermöglicht S-Bahn Taktverkehr zwischen K Hbf und K-Weiden West
2630	SchWeg	Werlau	Oberwesel	Auf dem Streckenabschnitt Werlau - Oberwesel entlang des Rheinverlaufs werden 3 Tunnel durchfahren, die sanierungsbedürftig sind; hohe Lärmbelastung im Rheintal; Geschwindigkeitsreduzierungen; hohe Instandhaltungsaufwendungen und ein Neubau erfordert zudem auch neue, richtungsabhängige Tunnelröhren;	Die sanierungsbedürftigen Tunnel werden anstelle einer Sanierung der alten Tunnelröhren und der Herstellung jeweils zusätzlicher neuer Tunnelröhren an gleicher Stelle aufgelassen und hierfür der Neubau des Streckenabschnittes westlich der vorhandenen Strecke durchgeführt;
2630	SchWeg	Köln-Hansaring	Hürth-Kalscheuren	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange - Voraussetzung für S-Bahn Richtung Eifel und Bonn, Entmischung der Verkehre: 1. BS: Vier- bzw. Sechsgleisiger Ausbau von Köln Hansaring bis Köln West mit Vmax = 120 km/h; Neubau zweiter Bahnsteig in Köln Hansaring (insgesamt vier Kantent); 2. BS: Verlängerung Vier- bzw. Sechsgleisiger über Köln West bis Köln Süd mit Vmax = 120 km/h; 3. BS: Weiterführung des vier- bzw. sechsgleisigen Ausbau bis Hürth-Kalscheuren mit Vmax = 120 km/h; entlang der zwei neuen S-Bahn-Gleise sind drei neue S-Bahn-Haltepunkte geplant (Aachener Straße, Weißhausstraße und Köln-Klettenberg);

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
2630	SchWeg	Remagen Bf	Die Züge der RB 30 in Richtung Ahrbrück müssen nach der Abfahrt in Remagen aus Gleis 4 das Hauptgleis (Fahrrichtung Bonn – Koblenz befahren). Dies beeinträchtigt die Kapazität der linken Rheinstrecke.	Einbau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 4 und 5 im Bahnhof Remagen und Anpassung der Signalstandorte und Sonderkonstruktionen der Weichen im südlichen Bahnhofskopf. Die Weichenverbindung ist eine infrastrukturelle Voraussetzung für die Umsetzung der Planungen des Deutschland-Taktes.	
2630	SchWeg	Werlau	Bingen/Rhein	Die linke Rheinstrecke ist zwischen Werlau und Bingen/Rhein nicht mit signalisiertem Gleiswechselbetrieb (GWB) ausgerüstet. Bei Abweichungen vom Regelbetrieb in Form von Störungen und Baumaßnahmen sind häufig Fahrten ins Gegengleis nötig. Ohne GWB wird mit einem Gegengleisfahrt-Ersatzsignal die Weiterfahrt signalisiert, wenn im Gegengleis gefahren werden soll. Der eingleisig befahrbare Abschnitt darf dann nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Zudem sind im Gegengleis deutlich weniger Signale als im Regelgleis vorhanden. Dies reduziert die zur Verfügung stehende Kapazität deutlich.	Einrichtung Gleiswechselbetrieb im Abschnitt Werlau - Oberwesel – Bingen
2630	SchWeg	Hürth-Kalscheuren	Bonn-Mehlem	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem
2630	SchWeg	Hürth-Kalscheuren	Bonn-Mehlem	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Verlängerung S-Bahn von Köln nach Bonn (linksrheinisch): 1-2 gleisige Neubaustrecke parallel in Mittel-/ Seitenlage zur Stecke 2630
2630 2645	SchWeg	Bonn-Gbf	Bonn Hbf	Die Gleisbelegung in Bonn Hbf und die partiell eingleisige Einfahrt der Strecke 2645 in den Bonner Hbf führt zu erheblichen Kapazitätsempässen.	Bau zusätzlicher Weichenverbindungen, die bezogen auf die Strecke 2645 eine durchgehende zweigleisige Ein- und Ausfahrt insbesondere aus den Gleisen 4 und 5 in Bonn Hbf ermöglichen. Potentielle spätere Nutzung der Anlagen auch durch die geplante S-Bahn zwischen Köln-Bonn
2630 3010 3012 3710	SchWeg	Knoten Koblenz		Umbauverbot für das Stellwerk in Koblenz Hbf. Dadurch können keine Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität realisiert werden.	Neubau eines elektronischen Stellwerkes
2630 3011	SchWeg	Urmitz Rheinrücke	Weißenthurm	Fehlende Anbindung der Urmitz Rheinbrücke an die linke Rheinstrecke in Richtung Norden	Neubau Abzweig Kesselheim Nord – Abzweig Neubau einer verbindungskurve Verbindung von der Urmitz Rheinbrücke (Strecke 3011) zur linken Rheinstrecke (Strecke 2630) in Richtung Norden Remagen in Verbindung mit der Reaktivierung der Verbindungskurve Engers (Maßnahme 1484). Herstellung einer aus allen Richtungen erreichbaren zweiten Verbindung von der rechten Rheinstrecke zur linken Rheinstrecke zur Verbesserung der Resilienz.
2630 3510	SchWeg	Köln	Mainz	Auf Streckenabschnitten bestehen keine bzw. keine ausreichenden Überholmöglichkeiten	Insbesondere Verlängerung Überholgleis Bf. Sechtem für Güterverkehr Ziel: Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung für SPNV
2631	SchWeg	Hürth-Kalscheuren	Kall	Einrichtung eines S-Bahnverkehrs zwischen Köln und Kall geplant. Elektrifizierung zwingend hierfür erforderlich.	Elektrifizierung der Stecke auf 53 Kilometern (ggf. auch in Verbindung mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Kall - Ehrang, s. u.)
2631	SchWeg	Jünkerath	Ehrang	Betriebsbehinderungen und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Streckenabschnitte	Vollständige Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in Stufen, beginnend mit den Abschnitten außerhalb der Tunnel
2631	SchWeg	Kall	Ehrang (- Trier Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke auf etwa 111 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2633 2639	SchWeg	Köln Hbf	Köln Messe/Deutz	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 2,5' Min Zugfolge zwischen Köln Hbf und Köln Messe/Deutz (Hohenzollernbrücke Fernbahn 2633 / 2639)
2634 2645	SchWeg	Euskirchen	Zuckerfabrik Kuchenheim	Züge aus Bad Münstereifel und Bonn Hbf können nur nacheinander im Bf Euskirchen einfahren.	getrennte Einföhrung 2631 und 2645 in den Bf Euskirchen (4/5 -gleisige Einfahrt Ostseite Euskirchen)
2641	SchWeg	Köln-Bonntror	Köln-Kalk Süd	Fehlende Verknüpfung des SPNV mit der Nord-Süd-Stadtbahn	Ausbau Gf. Köln-Bonntror zum Personenbahnhof zur Verknüpfung der künftigen S16 mit der Nord-Süd-Stadtbahn von Schaffung (Haltestelle "Köln-Bonner Wall") Zu realisieren sind ein neuer Bahnsteig und zusätzliche Weichen, die den S-Bahn-Verkehr unabhängig vom Güterverkehr ermöglichen.
2645	SchWeg	Bonn	Euskirchen	Fehlende Elektrifizierung der Dieselstrecken zur Optimierung des S-Bahnverkehr sowie unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten	Elektrifizierung der Strecke auf 34 km.
2650	SchWeg	Dortmund	Hamm	Die zum größten Teil zweigleisige Strecke ist stark überlastet. Durch Überlagerung von Fern- und Nahverkehr entstehen vor allem durch die großen Geschwindigkeitsdifferenzen Konflikte. So können einzelne Halte nur unregelmäßig angefahren werden. Außerdem kann kein regelmäßiger Taktfahrplan aufgebaut werden. Es gibt zu wenig Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten. Häufig auftretende Verspätungen im Fernverkehr führen zu Folgeverspätungen im Nahverkehr. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund führen zusätzlich zu Problemen auf diesem Abschnitt.	Optimal wäre der Ausbau der überwiegend zweigleisigen Strecke auf 3 bis 4 Gleise, um schnelle und langsame Züge trennen zu können bzw. ausreichend viele Überholmöglichkeiten zu schaffen. Vor allem aber müsste eine Abschätzung des erforderlichen Aufwands zur Verbesserung der Situation (einschließlich Ostkopf Dortmund und Westkopf Hamm) durchgeführt werden.
2650	SchWeg	Dortmund	Hamm	Die zum größten Teil zweigleisige Strecke ist stark überlastet. Durch Überlagerung von Fern- und Nahverkehr entstehen vor allem durch die großen Geschwindigkeitsdifferenzen Konflikte. So können einzelne Halte nur unregelmäßig angefahren werden. Außerdem kann kein regelmäßiger Taktfahrplan aufgebaut werden. Es gibt zu wenig Ausweichstellen und Überholmöglichkeiten. Häufig auftretende Verspätungen im Fernverkehr führen zu Folgeverspätungen im Nahverkehr. Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Hamm und Dortmund führen zusätzlich zu Problemen auf diesem Abschnitt.	Die Einfahrsituation in die Bahnhöfe Dortmund und Hamm F118 muss unbedingt verbessert werden.
2650	SchWeg	Oberhausen Hbf	Dortmund-Mengede	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Viergleisiger Ausbau Gelsenkirchen Hbf - Wanne-Eickel, Überwerfungsbauwerk Wanne-Eickel Ostkopf, Verdichtung Zugfolge zwischen Oberhausen und Dortmund, Überholungsmöglichkeiten, ggf. Bahnsteigneubau, in Altenssen
2650 2208	SchWeg	Wanne-Eickel Hbf	Wanne-Eickel Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Verschwenkung Gleise 2650 und 2208 für parallele Fahrten aus Bochum und Herne
2650 2651	SchWeg	Köln Messe/Deutz			Verbindung Gleis 1 mit Siegstrecke Ziel: Ermöglicht unabhängige Ein- und Ausfahrten von/zur Siegstrecke, Verbesserung der Betriebsqualität
2650 2670	SchWeg	Düsseldorf-Benrath	Düsseldorf	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr;	Erweiterung um ein 5. und 6. Gleis
2650 2670	SchWeg	Düsseldorf-Benrath	Köln Messe/Deutz (hoch und tief)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge zwischen D-Benrath und Köln Messe/Deutz (hoch und tief)

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2650 2670	SchWeg	Düsseldorf-Reisholz		Zwischen der Infrastruktur der IDR Bahn und dem DB Bahnhof Düsseldorf-Reisholz, muss über ein Ziehgleis (Derzeit Gleis 27 im DB Bahnhof) gewendet werden um Rangierabteilungen zwischen den Infrastrukturen zu fahren. Die Nutzlänge des Gleises beträgt 600 Meter. Die künftigen Entwicklungen im Bereich der IDR Bahn und des Industrie- und Logistikstandortes Düsseldorf Reisholz, lassen Wachstumspotenziale im kombinierten Verkehr erwarten. Dieser ist aber nur bei Ausnutzung der in Europa maximal möglichen Wagenzuglänge von 700 Metern wirtschaftlich. Der DB Bahnhof Reisholz selber soll im Rahmen des RRX-ausbaus zwei 740 Metergleise erhalten, die jedoch ohne die Umsetzungsmöglichkeit dieser Zuglänge von/nach IDR nicht sinnvoll nutzbar sind außer für Überholungen oder Abstellungen.	Verlängerung der Nutzlänge des Ziehgleises auf 740 Meter. Zur Vereinfachung des Betriebes würde auch eine Elektrifizierung Sinn machen, da in diesem Fall E-Lokomotiven von ankommenden Zügen ins Ziehgleis vorfahren können und anschließend durch von der IDR kommende Diesellokomotiven zur IDR gezogen werden. Dito umgekehrt.
2650 2670 2310 2317	SchWeg	Düsseldorf-Unterrath	Duisburg	Mangelnde Streckenleistungsfähigkeit durch Mischbetrieb im Fern- und Nahverkehr; zu geringe Trassenkapazität verhindert eine Verdichtung im Nahverkehr	Durchgehender Ausbau eines 5. und 6. Gleises
2650 2930 2932	SchWeg	Hamm		Züge aus Richtung Paderborn, die in Gleis 8 Kopf machen, fahren in Dortmund über die Weiche 804 und durch das Eilgutgleis. Dies schließt für diese Dauer der Nutzung eine Einfahrt aus Richtung Dortmund aus.	Ausbau Knoten Hamm (Beifahreranlage, Abstellgleise für Kurzwenden, Weichenverbindungen Südkopf) Ziel: Erhöhung der Flexibilität / Kapazitätserhöhung. Insbesondere: Herstellung der Verbindung des Eilgutgleises zum Gleis 8 (Verbindung 670 zum Gleis 797) an der Weiche 804 vorbei. Dadurch zeitgleiche Fahrten von Gleis 8 in Richtung Dortmund und von Dortmund in die Gleise 4 - 6 möglich.
2651	SchWeg	Köln	Betzdorf	Eingeschränkte Leistungsfähigkeit durch eingleisige Streckenabschnitte, insbesondere vor dem Hintergrund der Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr durch das Rheintal.	Kompletter zweigleisiger Ausbau
2651	SchWeg	(Köln Hbf -) Betzdorf	Haiger (- Gießen Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 36 Kilometern
2651	SchWeg	Eitorf	Eitorf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Neubau Wendeanlage Eitorf und Neubau Zugdeckungssignale in Eitorf für Flügelung RE9 Köln - Siegen
2651	SchWeg	Betzdorf (Sieg)	Haiger	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Beschleunigung der Hellertalbahn; Neubau ESTW; Barrierefreier Ausbau Bf Burgbach und Würkendorf; Umbau Bf Neunkirchen
2651	SchWeg	Hennef (Sieg)	Hennef (Sieg)	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Umbau Bahnhof Hennef (Sieg) mit Anlage eines mittigen Wendegleises für S-Bahnen (S 12/S16)
2651 2800	SchWeg	Siegen Hbf	Gießen	Unbefriedigende Qualität der Streckeninfrastruktur. Dies spiegelt sich in geringen Beförderungsgeschwindigkeiten wider	Die Infrastruktur ist kurzfristig durch einen signaltechnischen Ausbau sowie weitere bauliche Maßnahmen so zu ertüchtigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschleunigung erfolgen kann, damit eine Verbesserung der Anschlusssituation in Gießen, Frankfurt und Siegen erfolgen kann.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2655 2657 2810	SchWeg	Köln-Frankfurter Straße	Marientheide	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau und Elektrifizierung Elektrifizierung von K-Frankfurter Straße bis Marientheide; Mindestanforderung: Begegnungsabschnitte im Königsforst, im Hoffnungsthaler Tunnel (inkl. Kreuzungsbahnhof Lohmar-Honrath; Begegnungsabschnitt östlich Vilkerath inkl. Kreuzungsbahnhof Overath-Vilkerath; Begegnungsabschnitt östlich Engelskirchen (32,5 - 34,4); Begegnungsabschnitt Osberghausen - Dieringhausen West (40,2 - 45,1); Weitere Optimierung durch durchgängig zweigleisigen Ausbau Köln Frankfurter Straße - Overath mit gleisfreier Einfädelung auch in die Ferngleise in Köln-Frankfurter Straße für RE-Verkehr; Ausbau Bahnhof Gummersbach; Ausbau Bahnhof Marientheide.
2658	SchWeg	Köln-Mülheim	Köln-Mülheim	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Neubau Gleis 0 inkl. Bahnsteig im Bahnhof Köln- Mülheim
2670	SchWeg	Köln HBF	Köln-Messe/Deutz	Weitere Taktverdichtungen nicht möglich, Kapazitätsgrenze der Zugfolge erreicht, fehlende Gleisanlage, starker Fahrgastwechsel / hohes Fahrgastaufkommen	Damit über die S-Bahn-Stammstrecke mehr Züge rollen können, müssen im Kölner HBF und im Bahnhof Köln Messe / Deutz zusätzliche S-Bahn-Gleise sowie Bahnsteige geschaffen und die Leit- und Sicherheitstechnik ausgebaut werden.
2670	SchWeg	Köln-Mülheim	Köln-Mülheim	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	LST-Optimierung für Zugfolgezeiten 3 Min im Bahnsteigbereich K-Mülheim (S-Bahn-Strecke)
2670 2400	SchWeg	Düsseldorf-Derendorf	Düsseldorf-Oberbilk	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST für 3' Min Zugfolge auf der S-Bahn-Stammstrecke Nord - Süd Düsseldorf
2675	SchWeg	Solingen Hbf	Remscheid Hbf - Wuppertal- Oberbarmen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 36 Kilometern
2676	SchWeg	Bf. Hilden			Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeiten Ziel: Verbesserung der Betriebsqualität bei der S 1
2682	SchWeg	Köln	Bergisch Gladbach	Regelmäßig Fahrplankonflikte bei Verspätungen; neue Haltpunkte CFK-Gelände und Berliner Straße nur bei Streckenausbau überhaupt möglich; insbesondere bei beabsichtigter Umstellung des S-Bahn-Takts auf 30/15 erforderlich	2-gleisiger Ausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach
2690	SchWeg	Köln Messe/Deutz	Porz / Wahn	Keine Aufnahmemöglichkeit zusätzlichen Fernverkehrs	Verlängerung der Schnellfahrtstrecke Köln-Rhein/Main. Die Verlängerung ermöglicht es, zusätzliche Fernverkehrszüge der ICE-Strecke aus Frankfurt aufzunehmen.
2691	SchWeg	Köln/Bonn-Flughafen		Gleiskreuzung S-Bahn / Fernverkehr, Engpässe	Ausbau Abstellgleis / Wendemöglichkeit Köln/Bonn-Flughafen im südlichen Bereich
2692 2691	SchWeg	Köln Frankfurter Straße			Weichenverbindung in Köln Frankfurter Straße zur Überleitung der RB 25 auf die Fernbahngleise der Flughafenschleife

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
2700	SchWeg	Remscheid- Lennep	Der Bahnhof Remscheid-Lennep ist in der Vergangenheit drastisch auf nur zwei Weichenverbindungen zwischen den beiden Streckengleisen reduziert worden. Ab kommendem Fahrplanwechsel soll dort zusätzlich zu den im 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahnen eine stündliche RE-Linie enden. Diese kann derzeit nur auf den Streckengleisen kehren und verbringt dort auch ihre Wendezeit, was aufgrund des dichten S-Bahntaktes zu Restriktionen in der Fahrplangestaltung führt. Perspektivisch ist zudem eine Reaktivierung der ehemals von RS-Lennep ausgehenden Strecken in Richtung Gummersbach und Leverkusen-Opladen denkbar, die beide in das Reaktivierungspapier des VDV aufgenommen worden sind. In diesem Fall hätten weitere Züge ihren Endpunkt in Lennep.	Es wird ein zusätzliches Kehrgleis 1a östlich des Streckengleises in Richtung Wuppertal einschließlich einer Weichenverbindung zwischen den beiden Streckengleisen errichtet. Damit kann die Kehrfahrt des RE über dieses Gleis erfolgen. Die Wendezeit des Zuges wird zudem nicht auf den Streckengleisen verbracht.	
2726	SchWeg	Wuppertal-Steinbeck	Wuppertal-Steinbeck	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Umbau Wuppertal-Steinbeck mit mittig liegendem Wendegleis und zusätzlicher Bahnsteigkante
2730	SchWeg	Köln-Mülheim	Solingen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau der Streckenkapazität zwischen Köln-Mülheim und Solingen
2730	SchWeg	Solingen Hbf	Solingen Hbf	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Ausbau Bahnsteigkapazitäten Solingen Hbf: Langer Bahnsteig Gl. 8 in Solingen (S1 und S17) oder südliches Wendegleis S1 zwischen Streckengleisen v/n Remscheid Gl. 19/11)
2730 2550	SchWeg	Opladen	Hagen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Optimierung LST Wupperstrecke (2730 / 2550) für 3'Min Zugfolge zwischen Opladen und Hagen
2800	SchWeg	Hagen	Gießen	Geringe Kapazität und Flexibilität, starke Steigungsverhältnisse	Ausbau der Strecke: a) höhere Durchlassfähigkeit durch Modernisierung der LST b) Gleiswechselbetrieb und ausreichende Anzahl von Überleitstellen c) langfristig: (eingleisiger) Tunnel Altenhundem - Welschen-Ennest mit gleichmäßigen Neigungsverhältnissen für bergfahrende Güterzüge
2800	SchWeg	Hagen	Haiger (-Gießen)	Unzureichende KV-Profile verhindern Aufnahme weiterer Seehafenhinterlandverkehre	Beseitigung der Engstellen in 6 Tunneln im Abschnitt Letmathe - Finntrop (Aufweiten KV-Profil) Streckenlänge: 166 km - davon Tunnel: 7,5 km. Durchgängige Ausweitung der bestehenden Tunnelprofile auf P/C 400.
2804	SchWeg	Hagen-Wehringhausen	Hagen-Wehringhausen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Ausbau Hp Hagen-Wehringhausen zum Kreuzungsbahnhof
2810	SchWeg	Hagen Hbf	Brügge – Marienheide	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 48 Kilometern in Verbindung mit Elektrifizierung und Ausbau des Streckenabschnitts Köln-Frankfurter Str. - Marienheide
2813	SchWeg	Brügge	Lüdenscheid	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 7 Kilometern in Verbindung mit Elektrifizierung und Ausbau der Strecke 2810
2821 2423	SchWeg	Hagen-Vorhalle	Dortmund Signal-Iduna Park	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2841 2113	SchWeg	Dortmund Hörde	Iserlohn	Nicht elektrifizierte Strecke	Elektrifizierung, mit der Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn wird eine Beschleunigung der Reisezeit zwischen Dortmund und Iserlohn erreicht. Weiterhin bietet die Elektrifizierung die Möglichkeit eines flexibleren Fahrzeugeinsatzes und flexiblere Betriebskonzepte am Rande des Ballungsraumes.
2842	SchWeg	Schwerte Heide	Schwerte Ost	Langer eingleisiger Abschnitt bei Ausfädelung zur Schwerter Kurve von/nach Dortmund	Verkürzen des eingleisigen Abschnitts
2850 2852 2853	SchWeg	Neuenrade	Unna	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Teilelektrifizierung Menden - Fröndenberg
2852	SchWeg	Unna	Fröndenberg	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Technische Sicherung der BÜ mit Schranken mit Verkürzung der Fahrzeit Unna-Fröndenberg, um in Unna Anschluss an den RE13 zu erreichen
2854	SchWeg	Nuttlar	Winterberg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke in Verbindung mit der Elektrifizierung der Strecke Schwerte - Warburg.
2864	SchWeg	Finnentrop	Olpe	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2870	SchWeg	Erndtebrück	Cölbe	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2870	SchWeg	Erndtebrück	Cölbe	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Kapazitätserhöhung Strecke 2870 Erndtebrück - Bad Laasphe; Erfordernis des digitalen Zugfunkes zur Realisierung Taktverdichtung. Neubau Krbf zur Realisierung 1-Std-Takt im Abschnitt Laasphe-Erndtebrück. Zusätzliche Weichenverbindung Erndtebrück.
2870 2871	SchWeg	Kreuztal	Bad Berleburg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2881	SchWeg	Siegen Hbf	Siegen Ost		Anpassung von Weichenverbindungen in Siegen / Signaltechnische Optimierung in Siegen Ost Ziel: Verbesserung bei Einfahrten nach Gleis 4 und 54 in Siegen
2931	SchWeg	Münster Hbf	Münster Zentrum Nord	Dichte Zugbelegung mit Verkehren auf den Strecken 2943 und 2014, Ausfädelung Strecke 2014	Einrichtung Gleiswechselbetrieb

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
2931	SchWeg	Dörpen	Aschendorf	Auf der eingleisigen Strecke ist die Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt. Verspätungen werden wegen der engen Zugfolge auf Züge der Gegenrichtung übertragen. Bahnhöfe mit höhengleichen Bahnhöfen führen zudem zu betrieblichen Einschränkungen in der Zugfolge mit erheblichen Verspätungsfolgen. Dies gilt besonders für den Bahnhof Dörpen, auch wegen dessen unmittelbarer Nähe zum GVZ Dörpen. Wegen der betrieblichen Situation im Bahnhof Dörpen kommt es bei Verzögerungen beim Zu-/Ablauf zu erheblichen Rückwirkungen auf die Strecke. Das GVZ Dörpen ist das am besten ausgebaute und am stärksten genutzte GVZ in Niedersachsen.	Zweigleisiger Ausbau zwischen Dörpen und Aschendorf.
2931	SchWeg	Münster Hbf	Rheine	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zugfolgen von 3 Min. im Abschnitt Münster Zentrum Nord – MS Hbf; Münster Hbf.: Verbindung von der Strecke 2931 über den Güterbahnhof ins Gleis 8 in Verbindung mit einem Gesamtkonzept für den Knoten Münster.
2950	SchWeg	Bielefeld-Brackwede	Osnabrück Hbf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2950	SchWeg	Bielefeld-Brackwede	Osnabrück Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt zwischen Westbarthausen (inkl.) und Dissen-Bad Rothenfelde (inkl.) (km 22,6-26,3); Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt zwischen Wellendorf und Kloster Oesede (inkl. Bahnsteige) (km 35,6-38,7); Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h im Abschnitt Hörne – Kloster Oesede; Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h im Abschnitt Steinhagen - Halle (km 6,5-12,8); Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt zwischen Brackwede (inkl.) und Quelle-Kupferheide (inkl.) (km 0,0-2,0); Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt zwischen Künsebeck (inkl.) und Halle (km 9,9-12,8); Ausbau BI-Brackwede; Neubau Halt OS-Rosenplatz
2960	SchWeg	Hövelriege	Hövelhof	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt nördlich Hövelriege - Hövelhof
2960	SchWeg	Bielefeld-Brackwede	Paderborn Hbf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie. Vorab Prüfung einer Oberleitungselektrifizierung.
2961	SchWeg	Brilon (Wald)	Brilon Stadt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke in Verbindung mit der Elektrifizierung der Strecke Schwerte - Warburg.
2972	SchWeg	Korbach	Frankenberg	Korbach-Frankenberg: Fahrzeit durch ungesicherte Bahnübergänge zu lang	Beseitigung der nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
2972	SchWeg	Korbach	Münchhausen	lange Fahrzeit aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit und ungesicherter Bahnübergänge	Beschleunigung der R97 auf dem Abschnitt Korbach – Viernünden mit dem Ziel, die Stationen Thalitter, Schmittlotheim und Ederbrinhausen stündlich als Regelhalte bedienen zu können Beschleunigung Frankenberg-Viernünden – Münchhausen mit dem Ziel, Zeitreserven für ein Stärken und Schwächen der Züge in und aus Richtung Süden im Bahnhof Frankenberg zu ermöglichen
2974	SchWeg	Langeland	Höxter-Ottbergen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Teilelektrifizierung Langeland - Ottbergen für den Einsatz alternativer Antriebstechnologien als Brückentechnologie.
2974	SchWeg	Langeland	Höxter-Ottbergen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Geschwindigkeitsanhebung auf mindestens 120 km/h zwischen Langeland und Ottbergen im Rahmen eines länderübergreifenden Konzepts, das auch Bahnsteighöhen- und -nutzlängen, Ladeinfrastruktur, etc. spezifiziert.
2975	SchWeg	Ottbergen	Northeim	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	LElektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie in Verbindung mit Elektrifizierung der Strecke Langeland -Höxter-Ottbergen.
2980	SchWeg	Herford Hbf	Nieheim-Himmighausen	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt zwischen Schötmar (inkl.) und südlich von Sylbach (km 9,4-15,3); Reaktivierung oder Neubau der Halte Herford-Gaußstraße (etwa km 3,0), Detmold Süd (etwa km 29,7) und Nieheim-Himmighausen (Anschluss Hannover - Paderborn, wenn Wende in Himmighausen oder Anschluss Detmold - Hannover); Ertüchtigung Kreuzungsbahnhof Leopoldstal für Pv-Kreuzung
2981	SchWeg	Hiddenhausen-Schweicheln	Kirchlengern	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Verlängerung 2. Gleis Hiddenhausen-Schweicheln (Schweichelner Kurve) bis Kirchlengern
2982	SchWeg	Bünde (Westf)	Rahden (Kr Lübbecke)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
2982	SchWeg	Bünde (Westf)	Rahden (Kr Lübbecke)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Begegnungsabschnitt im Bereich Espelkamp-Gestrigen (ca. 2 km); Begegnungsabschnitt Mesch Neue Mühle (Kreuzungsbahnhof Mesch Neue Mühle) in Richtung Süden (ca. 2 km); Wendeanlage in Bünde;
2984	SchWeg	Bielefeld	Lage	Durch fehlende Kreuzungsmöglichkeiten werden Verspätungen auf Gegenzüge übertragen. Durch die höhengleiche Querung der Fernbahngleise in Bielefeld Hbf kommt es häufig zu Verspätungen. Die eingleisige Strecke wird im 30-min-Takt betrieben.	Durch Schaffung von Bahnsteigkapazität in Gleis 101 (betriebliche Teilung in zwei Abschnitte) oder Gleis 020/022 (neuer Bahnsteig) Schaffung einer Möglichkeit, die Zugfahrten aus/nach Bielefeld Ost in Bielefeld Hbf ausschließlich auf der Nord-Ostseite des Bf abzuwickeln, ohne die Gleise der Strecke 1700 niveaugleich kreuzen zu müssen.
2984	SchWeg	Bielefeld Ost	Lage	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Geschwindigkeitsanhebung auf 100 km/h zwischen Hillegossen und Ende der Zweigleisigkeit vor Lage (km 1,0-14,8); Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt bei Bielefeld Ost (km 18,5-20,0); Zweigleisiger Kreuzungsabschnitt östlich von Ehlenbruch (km 1,0-5,0); Kreuzungsbahnhof Ubbedissen (km 12,5); Kreuzungsbahnhof Ehlenbruch (km 5,0); Ergänzung eines Ausfahrtsignals am Gleis 4 in Lage Richtung Detmold/Lemgo

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infra- typ	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
2984 2983	SchWeg	Bielefeld	Lemgo-Lüttfeld	Nicht elektrifizierte Streckenabschnitte	Elektrifizierung
2990	SchWeg	Bielefeld Hbf	Brackwede	Ein- und Ausfahrkonflikte zwischen Güterverkehr und SPNV-Verkehr (v.a. Linien RB 74 und RB 75); damit Störungen im Betriebsablauf auch übertragend auf andere Linien	Durch zwei neue Weichenverbindungen sind parallele Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 106 - 108 möglich. Interessant ist dies beim Verkehren von Pz von/nach Brackwede auf den Gütergleisen, von/nach Herford werden die Gütergleise nicht durch Pz benutzt. Nutznießer wäre der Schienengüterverkehr im verbesserten Zusammenspiel mit den RB 74 "Senne" und RB 75 "Haller Willem".
2992	SchWeg	Osnabrück Hbf Pu	Osnabrück-Eversburg	absehbare Überlastung des Streckenabschnitts Osnabrück Hbf Pu - Osnabrück-Eversburg durch Überlagerung durch Zunahme von Verkehren in diesem Gemeinschaftsabschnitt	dreigleisiger Ausbau
2992	SchWeg	Rheine	Löhne (Westf)	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Blockverdichtung Osnabrück Hbf – Osnabrück-Eversburg (3 Min. Zugfolgezeit) (km 132,4-137,4); Blockverdichtung Kirchlengern – Bünde (3 Min. Zugfolgezeit) (km 90,2-95,2)
3000	SchWeg	Remagen	Ahrbrück	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke auf etwa 29 km im Zuge des Wiederaufbaus der Strecke nach der Hochwasserkatstrophe im Sommer 2021.
3010	SchWeg	Koblenz Hbf		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender paralleler Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier	Einrichtung einer parallelen Weichenverbindung Gleis 8/9 - Trier
3032	SchWeg	Altenkirchen	Au (Sieg)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Langfristige Elektrifizierung der Strecke mit alternativen Antriebstechnologien inkl. erforderlichem Infrastrukturausbau als Brückentechnologie
3121 3122 3123	SchWeg	Karthus Mitte Konz Mitte	Karthus NW Karthus NO	Engpass für die Verbindungen von Trier nach Luxemburg und Trier West, vom Saartal in Richtung Luxemburg und Trier West sowie von Thionille Richtung Trier West mit umfangreichen Fahrstraßenausschlüssen durch die Eingleisigkeit der Konzer Moselbrücke und der Verbindungskurven aus/in allen Richtungen.	Zweites Gleis Moselbrücke Konz als Teil der Verbindung Luxemburg - Kreuz Konz - Trier. Zweigleisigkeit Karthus Mitte – Bahnhofsteil, Karthus Moselbrücke – Bahnhofsteil Karthus Nordwest/Bahnhofsteil Karthus Nordost (Strecken 3121/3122/3123).
3280	SchWeg	Bf. Einsiedlerhof		Heute sind Zugausfahrten in Richtung Westen lediglich aus den Gleisen 5,6,7 und 8 möglich, die Nutzlängen von nur 495, 540, 532 und 585 m haben. Die Züge in Richtung Frankreich/Spanien sollen mit 700 m Wagenzuglänge gefahren werden (Automobilistikverkehre). Derzeit wird bei der Zufertigung dieser Züge wegen der eingeschränkten Nutzlänge der Ausfahrgleise sowohl der Ablaufberg als auch die Einfahrt von der freien Strecke blockiert.	LST-mäßige Aufrüstung der längeren, aber heute nicht angebandenen Ausfahrgleise (Gruppenausfahrtsignal + 12 Ls in den 4 Richtungsgleise mit Trennung zwischen ESTW und EOW-Bereichen).
3280	SchWeg	Neustadt (Weinstr)	Ludwigshafen	Die Umfahrung Schifferstadt wird höhengleich aus der Altstrecke Ludwigshafen – Neustadt/W ausgefädelt. Die damit unvermeidlichen Fahrstraßenkreuzungen sind ein fahrplanplanerischer Zwangspunkt und führen in der Folge zu Anschlussverlusten, insbesondere bei Verspätungen, selbst im Bereich von wenigen Minuten. Das Problem besteht seit der Inbetriebnahme der Umfahrung Schifferstadt.	Erforderlich ist ein Überwerfungsbauwerk für das Richtungsgleis Ludwigshafen im Zuge der Umfahrungsstrecke im Bereich der westlichen Zusammenführung der Umfahrung Schifferstadt mit der Strecke Schifferstadt – Neustadt/W; zur kreuzungsfreien Verflechtung von Fernverkehr (POS) mit S-Bahnverkehr im Bereich Schifferstadt

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
3280 3306 3281 3202	SchWeg	(Kaiserslautern - ) Landstuhl	Kusel	Eingeschränkte Attraktivität aufgrund von Langsamfahrstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Beseitigung der Langsamfahrstellen zur Fahrzeitverkürzung
3303 3320	SchWeg	Kaiserslautern	Enkenbach (- Bad Münster am Stein)	Um ein attraktives Angebot zu gewährleisten, sind Anschlüsse in Bad Münster am Stein (von und nach Mainz) und in Kaiserslautern (S-Bahn, Schnellbahn POS) herzustellen. Dies ist bei den derzeitigen Fahrzeiten nur unter Inkaufnahme häufiger Anschlussverluste möglich. Schon geringe Fahrzeitverkürzungen würden die Anschlusssituation verbessern. Ziel ist es außerdem, das Angebot zwischen Mainz und Kaiserslautern durch zusätzliche direkte Züge (ohne Umsteigen in Bad Münster am Stein) in der HVZ zu verbessern.	Erhöhung Streckenkapazität durch Wiedererrichtung der Zugfolgestelle Eselsfürth und/oder Verkürzung der Fahrzeit durch Oberbaumaßnahmen sowie Linienverbesserungen.
3320	SchWeg	Bad Münster am Stein	Enkenbach	Absehbare Tunnelanierung bei Alsenz verursacht im Zusammenhang mit neuem Regelwerk Rückbau auf eingleisige Streckenführung im Tunnel und damit neue betriebliche Zwangspunkte.	Bei Modernisierung der Strecke auf neue Zwangspunkte verzichten
3400	SchWeg	Wörth	Bundesgrenze (D/F) - Lauterbourg (Entlastungsstrecke für Rheintalbahn)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 11 Kilometern. Die Maßnahme setzt die Elektrifizierung der Rheintalbahn auf der französischen Seite voraus.
3411 3522	SchWeg	Ludwigshafen-BASF	Frankenthal	Züge von BASF in Richtung Norden müssen derzeit in Lu-Oggersheim Kopf machen. Bei der Anzahl der Züge bedeutet dies eine erhebliche Verzögerung des Transports, eine Reduzierung der Kapazität der Hauptstrecke und nicht zuletzt eine deutliche Lärmbelästigung für die Anwohner.	Direkte Anbindung der Strecke nach Lu-BASF an die Strecke Mainz-Ludwigshafen aus Richtung Mainz (Studernheimer Kurve)
3433 3443	SchWeg	Neustadt (Weinstraße)	Landau Hbf – Wörth (- Karlsruhe Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 45 Kilometern
3443 3433	SchWeg	Wörth	Neustadt	Keine konkurrenzfähige Reisezeit ggü. Autobahn; fehlende betriebl. Flexibilität; notwendige Verbesserung der Zugfolgezeit; Streckenkapazitäten erschöpft;	Zweigleisiger Ausbau Wörth - Winden
3507	SchWeg	Wiesbaden Ost	Abz. Kostheim	Der Verkehr aus Richtung Mainz-Bischofsheim (Ffm) in Ri. rechte Rheinstrecke (Str. 3507) kann derzeit nur über Kostheim - Mainz-Kastel - Wiesbaden Ost (3603) abgewickelt werden; Eingeschränkte Kapazität und Betriebsqualität aufgrund von Zugkreuzungen in Wiesbaden Ost zwischen Gz aus Ri. Mainz-Bischofsheim - Kostheim und den Gz. in Ri. Kaiserbrücke	1) Bau eines dritten Gleises zwischen Kostheim und Wiesbaden Ost, 2) Verschwenkung der Bestandsgleise im Bereich Mainz-Kastel (Westkopf) 3) Anpassung LST und OLA
3510	SchWeg	Mainz Hbf	Bingen Hbf	Die Strecke ist wegen des starken Güterverkehrswachstums auch auf der linken Rheinstrecke sehr stark belastet. Im Abschnitt Gau Algesheim – Mainz wird sie zudem von den Zügen aus Richtung Bad Kreuznach genutzt.	Viergleisiger Ausbau Mainz Hbf - Gau Algesheim; Neubau einer gleisfreien-Ein- und Ausfädelung der Strecke von und nach Bad Kreuznach in Gau Algesheim, um eine konfliktfreiere Angebotsplanung für die Verkehre des ITF-Knotens Mainz zu ermöglichen.
3511 3320	SchWeg	Bingen Hbf	Bad Kreuznach – Bad Münster am Stein – Kaiserslautern Hbf / - Hochspeyer/ - Hochspeyer Ost)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 55 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
3511 3512	SchWeg	(Mainz Hbf -) Gau Algesheim	Bad Kreuznach – Neubrücke (- Saarbrücken Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 86 Kilometern
3520	SchWeg	Mainz Hbf	Frankfurt a. M.	Hohe Belastung der Strecke im Bereich Mainz-Bischofsheim – Raunheim – Abzw Mönchswald.	Kapazitätserweiterung im betroffenen Streckenabschnitt kurzfristig durch punktuelle Maßnahmen; längerfristig durch 3. Gleis
3520 3683	SchWeg	Frankfurt (M) Stadion	Frankfurt (M) Gutleuthof	Überlastung des Knotens im Bereich Hbf und südlich des Mains	Einrichtung eines 5. und 6. Gleises; Ausbau Niederräder Brücke
3523	SchWeg	Mainz Hbf	Alzey	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 41 Kilometern
3523 3560	SchWeg	Mainz Hbf	Alzey	Geringe Flexibilität im Betrieb, keine Leistungsausweitung möglich.	Erhöhung der Kapazität durch weitere Kreuzungsmöglichkeiten bzw. Begegnungsabschnitte.
3543	SchWeg	(Darmstadt Hbf -) Darmstadt-Eberstadt	Pfungstadt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 2 Kilometern
3571	SchWeg	Bensheim	Worms	Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit und eingeschränkter Einfahrt in Kreuzungsbahnhöfe	Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Fahrzeitverkürzung; Ermöglichen einer gleichzeitigen Einfahrt in die Kreuzungsbahnhöfe
3600	SchWeg	Hanau	Fulda	Gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hochbelasteten Strecke	3- und 4-gleisiger Aus- bzw. Neubau; Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (Projekt Mottgersspanne)
3600	SchWeg	Bebra		Fehlende Gleiskapazitäten für wendende Züge, Perspektivische Belegung aller Bahnsteigkanten im 30er Knoten	Reaktivierung Bahnsteiggleis 6 (Taschengleis) und entsprechende Weichenverbindungen zu Strecke 3600 (Bebra <-> Fulda)
3600 6343	SchWeg	Eichenberg		Fahrstraßenausschlüsse in Ost-West-Richtung	zusätzliche Weichenverbindungen
3601	SchWeg	Darmstadt Hbf	Neu-Edingen /Friedrichsfeld	Main-Neckar-Bahn hoch belasteter Schienenweg. Dadurch Behinderung des SPNV durch FV/GV mit teilweise erheblicher Zugfolgeverspätung und schlechter Betriebsqualität im SPNV, uneinheitliche Halte im SPNV	zusätzliche Blockverdichtung, Kapazitätserweiterung
3603 3610	SchWeg	Frankfurt (Main)- Höchst Farbwerke		Behinderung im Betriebsablauf durch höhengleiche Kreuzung	Höhenfreie Einfahrt von Strecke 3603 in Gleis 187 der Strecke 3610
3611	SchWeg	(Frankfurt/Main Hbf-) Friedrichsdorf	Friedberg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 16 Kilometern
3653	SchWeg	(Frankfurt/Main Hbf -) Dreieich-Buchschlag	Rödermark-Ober Roden - Dieburg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 24 Kilometern
3660	SchWeg	Frankfurt (M) Ost	Hanau	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecke und des Knotens Fm Süd angesichts hohen Trassenbedarfes für Fern-, Regional- und Güterverkehr	3- und 4-gleisiger Ausbau

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
3680	SchWeg	Hanau-Steinheim	Behinderung im Betriebsablauf wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeit im eingleisigen Abschnitt	Umbau des Haltepunktes zu einem Kreuzungsbahnhof	
3688	SchWeg	Langen (Hessen)	Behinderung im Betriebsablauf durch eingleisigen Abschnitt	Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts	
3710	SchWeg	Niederlahnstein	Betriebsbehinderungen, eingeschränkte Leistungsfähigkeit und ungünstige Fahrplangestaltung durch eingleisige Abschnitte	Beseitigung eingleisiger Abschnitte	
3710	SchWeg	Niederlahnstein Eschhofen	Limburg Wetzlar	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 99 Kilometern (in Verbindung mit durchgängig zweigleisigem Ausbau, s. o.)
3710, 3507, 2324	SchWeg	Eichenberg	Koblenz Hbf	Eingleisige Einfahrt von der Horchheimer Brücke nach Koblenz Hbf, eingeschränkte Leistungsfähigkeit	Horchheimer Brücke: Zwischensignal errichten zur Verkürzung des Blockabstandes, ggf. verbunden mit Stellwerksumbau, Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit
3730	SchWeg	Rotenhain Bf	Im Bereich des Bf. Rotenhain wurde in der Nähe des Scheitelpunktes der Strecke das bestehende Kreuzungsgleis abgebaut. Dies erschwert die Gestaltung von flexibleren SPNV-Konzepten und sorgt für Kreuzungsprobleme bei Verspätungen. Mit dem Gleis könnte die Kapazität der Strecke erhöht werden.	Kreuzungsgleis Rotenhain (Oberwesterwaldbahn):	
3731	SchWeg	Siershahn	Limburg	Die eingleisige Strecke bietet heute nur wenige Kreuzungsmöglichkeiten. In Kombination mit dem regen Güterverkehr ist es nicht möglich, einen konstanten Stundentakt im SPNV anzubieten.	Schaffung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten auf der Unterwesterwaldbahn (Siershahn – Montabaur – Limburg). Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer Aufwertung der Strecke für den SPNV, auch wegen der damit verbundenen besseren Verknüpfung zur Schnellfahrstrecke in Montabaur ICE-Bf.
3745	SchWeg	(Frankfurt/Main Hbf -) Bad Vilbel	Nidderau – Glauburg- Stockheim	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 31 Kilometern
3900	SchWeg	Gießen	Marburg	Behinderungen am niveaugleichen Bahnsteigzugang Niederwalgern	Beseitigung des niveaugleichen Bahnsteigzugangs
3900	SchWeg	Guntershausen	Kassel - Wilhelmshöhe	Strecke gelangt mit den Zusatzbestellungen im Fahrplanjahr 2024 an die Kapazitätsgrenzen	Viergleisiger Ausbau, höhenfreie Einfädelung
3901	SchWeg	Kassel Wilhelmshöhe		Fehlende Gleiskapazitäten für wendende Züge	Wendegleis im Südkopf mit Ver- und Entsorgung
3903	SchWeg	(Kassel Hbf -) Vellmar- Obervellmar	Wolfhagen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 25 Kilometern
3903 2972	SchWeg	Wolfhagen	Korbach	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 30km
3941	SchWeg	Wabern	Bad Wildungen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 17 km

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4000	SchWeg	Basel	Waldshut	Betriebliche Flexibilität ist bei Abweichungen vom Regelbetrieb nicht ausreichend	Einrichtung von Gleiswechselbetrieb
4000	SchWeg	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	Mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Umsetzung der projektierten Maßnahmen des Paketes Knoten Mannheim-Heidelberg: - Verschwenkung Fernverkehrsgleise Mannheim Hbf - Dreigleisiger Ausbau Mannheim Hbf – MA Friedrichsfeld - Überwerfungsbauwerk Mannheim Friedrichsfeld - 4-gleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen - Heidelberg Hbf Einbindung ESTW Heidelberg
4000	SchWeg	Basel Badischer Bf.	Erzingen (- Schaffhausen)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 75 Kilometern
4000	SchWeg	Rastatt	Ettlingen	Aufgrund Streckenbelastung und betrieblicher Randbedingungen derzeit nur alternierende Bedienung der 2009 errichteten Haltepunkte Muggensturm-Süd und Malsch-Süd	Nachrüstung der Strecke mit 8 Selbstblocksignalen, um die Haltepunkte Muggensturm-Süd und Malsch-Süd bedienen zu können.
4000	SchWeg	Gottmadingen	Singen	Planerische und betriebliche Einschränkungen bei der Bedienung der Bhfe. Singen und Schaffhausen.	In beiden Richtungen Einbau von drei neuen Blocksignalen, um die Bhfe. Singen und Schaffhausen ohne Behinderung nachfolgender Züge bedienen zu können.
4000	SchWeg	Bruchsal Bf.		Ungünstiger Haltplatz der Stadtbahnzüge in den Gleisen 2 und 3, so dass der dritte Wagen über das Ausfahrtsignal hinausragt. Während der Standzeit können deshalb keine Züge aus dem Nachbargleis ausfahren.	Nachrüstung von 2 Lichtsperrsignalen.
4000	SchWeg	Mannheim Hbf	Heidelberg Hbf	Mangelnde Kapazität, betrieblicher Engpass, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Umsetzung des Maßnahmenpaketes Knoten Mannheim-Heidelberg - Verschwenkung Fernverkehrsgleise Mannheim Hbf - Kapazitätserweiterung Mannheim Hbf – MA Friedrichsfeld (mit erweitertem Maßnahmenumfang: 4-gleisiger Ausbau) - Überwerfungsbauwerk Mannheim Friedrichsfeld - 4-gleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen - Heidelberg Hbf
4000 4060	SchWeg	Schwetzingen Hbf	Heidelberg Hbf	Keine direkte Schienenverbindung von der Rheinbahn in/aus Richtung Heidelberg. SPNV-Verbindung Heidelberg - Schwetzingen - Hockenheim nur mit Wende in Neu-Edingen/Friedrichsfeld umsetzbar bzw. kapazitiv tlw. nur über Gütergleis Mannheim-Neckarau über Rbf fahrbar	Neubau einer Verbindungskurve für direkte S-Bahn-Verbindung Heidelberg - Schwetzingen - Hockenheim (Kapazitätsausweitung und Fahrzeitreduzierung)
4000 4060	SchWeg	Heidelberg Hbf	Karlsruhe Durlach	Heidelberg - Bruchsal Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckenkapazität. Fehlende Kapazitätsreserven verhindern die Neueinrichtung weiterer S-Bahn-Stationen.	Kapazitätsausweitung des Streckenabschnittes (mehrgleisiger Ausbau könnte im Bereich Weingarten - Karlsruhe Durlach sowie im Bereich Rot-Malsch - Bad Schönborn Süd sinnvoll sein)
4010	SchWeg	Abzw. Frankfurter Kreuz	Frankfurt Stadion	Mangelnde Kapazität	3. und 4. Gleis
4010	SchWeg	Frankfurt Stadion	Mannheim	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nahverkehr; zu lange Fahrzeiten im EV	Zweigleisige Neubaustrecke für 250 bis 300 km/h
4010	SchWeg	Mannheim Hbf	Mannheim Waldhof	Östliche Einführung der Riedbahn in den Hbf Mannheim Kapazitätsengpass durch eingleisigen Abschnitt	zeitnahe Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4010	SchWeg	Mannheim-Käfertal	Mannheim Hbf (Rennplatz)	Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zwingend erforderlich	Herstellung Zweigleisigkeit
4011	SchWeg	Mannheim Hbf		Mannheim Hbf Keine Anfahrbarkeit des Bahnsteigs F von der westlichen Einführung der Riedbahn. Dadurch eingeschränkte betriebliche Flexibilität im SPNV.	Herstellung zusätzlicher Weichenverbindungen im Westkopf des Hbf Mannheim
4020	SchWeg	Karlsruhe Hbf	Rastatt	Kapazitätsengpass, Trennung Nah- und Fernverkehr zur Qualitätssteigerung des Bahnbetriebs im Abschnitt Karlsruhe Hbf – Durmersheim – Bashaide	4-gleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Abzweig Bashaide (rd. 8 km Streckenlänge)
4030	SchWeg	Mannheim Rbf	Mannheim Hgbf	keine ausreichende Kapazitäten vorhanden Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Elektrifizierung der Strecke, damit die Bedienung des Hafens incl. (KV-Verkehr) einfacher wird. Dadurch können Loks und Personal eingespart werden.
4061 4062	SchWeg	Mannheim- Friedrichsfeld	Mannheim- Friedrichsfeld Süd Einf/Ausf.	Mangelnde Kapazität, Fahrplanzwänge, Behinderungen	Bau einer niveaufreien Ein- bzw. Ausfädelung aus/in die Main-Neckar-Bahn
4104	SchWeg	Weinheim	Fürth i. Odw.	Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit und Langsamfahrstellen eingeschränkter Einfahrt in Kreuzungsbahnhöfe	Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Beseitigung der Langsamfahrstellen, Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in die Kreuzungsbahnhöfe.
4104	SchWeg	Weinheim	Fürth i. Odw.	Weinheim - Fürth i.Odw. (Weschnitztalbahn) Strecke ist nicht elektrifiziert	Elektrifizierung der Strecke (ggf. auch nur Elektrifizierungseisen für Betrieb mit E- /E-Hybrid-Fahrzeugen als Brückentechnologie)
4114	SchWeg	Meckesheim	Steinsfurt	Elsenztalbahn - Abschnitt Meckesheim- Steinsfurt Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund Eingleisigkeit. Fehlende Streckenkapazität / Verspätungsanfälligkeit / Qualitätsprobleme im SPNV	Erhöhung der Streckenkapazität durch Herstellung der Zweigleisigkeit
4115	SchWeg	Steinsfurt	Eppingen	Steinsfurt - Eppingen Eingeschränkte Attraktivität und betriebliche Nachteile aufgrund geringer Streckengeschwindigkeit Verspätungsanfälligkeit / Qualitätsprobleme im SPNV	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
4214 4215	SchWeg	Karlsruhe-West	Karlsruhe- Dammerstock	Mangelnde Nutzbarkeit als Ausweichstrecke für überregionale Güterverkehre wegen fehlender Elektrifizierung und Verbindungskurve	Wiederaufbau und Elektrifizierung der Verbindungskurve bei gleisfreier Ein- und Ausfädelung
4250	SchWeg	Hattingen	Singen (Htw)	Falsche Blockeinteilung im Streckenabschnitt Engen - Singen. Der Bf. Singen kann nur im 5-Minutenabstand verlassen bzw. erreicht werden, so dass unattraktive Aufenthaltszeiten entstehen	Möglichst kurzfristige Verkürzung des Blockabstandes zwischen Engen und Singen
4250	SchWeg	Offenburg	Gengenbach	Häufige betriebliche Konflikte zwischen Zügen der Schwarzwaldbahn und der Ortenau-S-Bahn	Einbau eines zusätzlichen Blocksignals
4260	SchWeg	Kehl	Appenweiler	Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr; zu lange Fahrzeiten im Fernverkehr; zu geringe Trassenkapazität im Nahverkehr	Zweigleisiger Ausbau der Nordkurve. Ausbau der gesamten Strecke (inkl. Südkurve) für Geschwindigkeiten bis 160 km/h.
4330 4331	SchWeg	Radolfzell	Friedrichshafen Stadt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 59 Kilometern
4500	SchWeg	Ulm	Friedrichshafen	Mangelnde Kapazität	Kurzfristig: Einbau von Blocksignalen in Meckenbeuren

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Inftratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
4500	SchWeg	Ulm Hbf	Aulendorf	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Südbahn im Abschnitt Ulm Hbf - Aulendorf, um getakteses SPNV-Angebot weiter auszubauen (dichterer Takt und zusätzliche neue Halte) und gleichzeitig die Trassen des GV und FV zu sichern und zu erweitern.	Erreichung eines Wendebahnhofs Ummendorf als Linienendpunkt für eine neue Regio-S-Bahn Linie, Ertüchtigung des Knoten Aulendorf um dort system Taktangebot Regio-S_Bahn weiter auszubauen (ITF Knoten) und gleichzeitig GV zu sichern. Blockverdichtung um Zugfolge für Taktverkehr zu optimieren zwischen Ulm-Laupheim (Stadt)-Biberach Errichtugn weiterer neuer Halte Bibrach-Nord, Hochdorf, Unteressendorf.
4540	SchWeg	Riedlingen		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4540	SchWeg	Schelklingen		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4540	SchWeg	Sigmaringen	Herbertingen - Ulm Hbf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 93 Kilometern
4540	SchWeg	Mengen	Sigmaringen	Im Raum Sigmaringen wurden einst mehrere Kreuzungsbahnhöfe entfernt. Dabei macht sich heute insbesondere das Fehlen des Bahnhofs Sigmaringendorf stark bemerkbar. Heute leidet dieser Bereich unter einem Mangel an freien Trassen und Verspätungsübertragungen.	Wiedereinrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Sigmaringendorf, wodurch mehr Trassen zur Verfügung stünden und im Verspätungsfall Kreuzungsverlegungen von Sigmaringen und Mengen dorthin möglich wären.
4540	SchWeg	Ulm Hbf	Riedlingen (Herbertingen)	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Donaubahn im Abschnitt Ulm - Riedlingen (-Herbertingen) um getaktetes SPNV Angebot auszubauen, Halte zu reaktivieren und neu zu bauen und gleichzeitig den GV aufrecht zu erhalten bzw. ebenfalls auszuweiten. (Donau- / Blaualt weist div. rohstoffferzeugende und verarbeitende Industriestandorte auf (Zement- und Papierindustrie)	Bedarfsgerechter abschnittsweise zweigleiser Ausbau der eingleisigen Donaubahn (Abschnitt Herrlingen-Arnegg (-Gerhausen), ggf. im Bereich Rechtenstein Ertüchtigung und Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen: (wieder-)Einrichtung von Kreuzungs-/Überholgleisen für den GV, barrierefreier und höhenfreier Zugang zu Bahnsteigen: (Herrlingen, Schelklingen, Allmendingen, Rottenacker, Rechtenstein, Zwiefaltendorf, Riedlingen) Blockverdichtungen zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit: Schelklingen-Blaubeuren, Blaubeuren-Arnegg Einrichtung oder Reaktivierung von neuen Haltestellen: Blaubeuren-Weiler, Schelklingen-Nord, Dettingen, Dintenhofen, Untermarchtal, Obermarchtal, Zwiefaltendorf, Ertingen, Neufra
4550	SchWeg	Mengen		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen. Signaltechnische Einbindung für Zugfahrten der Strecke 4330.
4550	SchWeg	Bad Saulgau		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4550	SchWeg	Bad Waldsee		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4550	SchWeg	(Sigmaringen -) Herbertingen	Kißlegg (-Memmingen)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 58 Kilometern
4550 4540	SchWeg	Sigmaringen	Kißlegg	Unattraktive Fahrzeiten	Beschleunigung der Strecken, insbesondere durch abschnittsweiser Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4550 4560 4570 5362	SchWeg	München	Lindau	Die Strecke Geltendorf - Lindau ist seit Dez 2020 elektrifiziert. Seit Dez 2021 rollt auch der Nahverkehr elektrisch im Stundentakt mit deutlich ausgeweitetem Leistungsvolumen im Abschnitt Memmingen - Lindau. Konflikte zwischen Güterverkehr, Nahverkehr und schnellem Fernverkehr sind zwischenzeitlich an der Tagesordnung. Bei den Ausbauplänen wurde der stetig wachsende Güterverkehr missachtet bzw. auf die Nachtstunden geplant. Die Trassen für Güterverkehr sind tagsüber kaum vorhanden, dennoch verkehren zwischenzeitlich täglich mehrere Züge. Das hat erhebliche Störauswirkungen auf den Nahverkehr, weil Kreuzungs- und Puffergleise fehlen. Abzweigbahnhöfe wie Kißlegg oder Hergatz verfügen nur über Bahnsteiggleise und verfügen über keinerlei Redundanz für Güterverkehr. In Hergatz ist noch nicht einmal das Gleis 1 elektrifiziert worden, was einem Schmalspurausbau gleich kommt und bereits am ersten Betriebstag zu einer Großstörung geführt hat. Der zu erwartende weitere Ausbau des Fernverkehrsangebots (derzeit zweistündlich ECE-Verbindung) wird zwingend einen Infrastrukturausbau erfordern. Dabei sollten die Belange des Güterverkehrs und Nahverkehrs berücksichtigt werden. Der Entwurf des Deutschland-Takts sieht zwar Ausbauten vor, diese sind nach unserer Auffassung aber nicht weitgehend genug.	- partieller zweigleisiger Ausbau insbesondere im Abschnitt Leutkirch - Kißlegg - Wangen - alternativ: Wiedereinrichtung der ehemaligen Kreuzungsbahnhöfe Ratzenried, Gebrazhofen, Marstetten-Aitrach - Blocksignale zwischen Kißlegg und Wangen sowie Kißlegg und Leutkirch - Puffergleise für den Güterverkehr in Hergatz und Kißlegg (diese dienen auch dem Personenverkehr für mehr Abstellkapazität und für mehr Redundanz bei Störungen) - Anpassung des Spurplans im Bahnhof Hergatz inklusive Elektrifizierung Gleis 1 und neuer Weichenverbindungen nach Gleis 3
4600	SchWeg	Rottweil	Neufra (b. Rottweil)	Rottweil - Neufra ist der längste eingleisige Abschnitt zwischen Horb und Tuttlingen. Dieser Abschnitt reduziert die Trassenverfügbarkeit insb. für den GV, da aufgrund der Ringzug-Systemkreuzung in Aldingen ein Hinterherfahren bis Neufra nicht möglich ist.	Stufe 1: Errichten eines Streckenblocks auf Höhe km 127 in Richtung Singen. Stufe 2: Verlängern des BF Rottweil bis Rottweil-Saline. Einbau eines Weichentrapezes (= neuer Bahnhofskopf) direkt vor der Trennung der beiden eingleisigen Strecken (ca. 2,5 km Zweigleisigkeit). Stufe 3: Durchgehende Zweigleisigkeit.
4600	SchWeg	Tübingen	Horb am Neckar	Durch die fehlende Elektrifizierung lassen sich keine attraktiven Zugangebote (z.B. Durchbindungen nach Stuttgart) planen und die Strecke kann nicht als Ausweich- oder Entlastungsstrecke auf der Achse Stuttgart - Singen/Bodensee genutzt werden. Fehlende Haltepunkte an neu entstandenen Siedlungsgebieten erlauben keine Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale. Durch die Eingleisigkeit übertragen sich Unünllichkeiten auf Gegenzüge und ergeben sich Zwänge in der Fahrplangestaltung (schlecht Anschlüsse).	Elektrifizierung der Strecke Tübingen - Horb; Neubau zusätzlicher Haltepunkte; evt. Schaffung von zweigleisigen Begegnungsabschnitten
4600	SchWeg	Tübingen		Übertragung von Verspätungen durch Fahrstraßenausschlüsse. Dadurch geringere Fahrplanstabilität und nicht akzeptable Betriebsqualität.	Einrichtung einer zusätzlichen Weichenverbindung zwischen den Gleisen 2 und 3
4600 4661	SchWeg	Horb Tuttlingen	Tuttlingen Hattingen	Überlastung der eingleisigen Strecke durch das Zusammentreffen von Fahrplantrassen des ICE/T mit SPNV (Verschärfung durch Ringzugkonzept des SPNV absehbar). Schaffung von Nutzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr.	Im Idealfall durchgehender zweigleisiger Ausbau. Alternativ: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in Form von Doppelspurinseln an den neuralgischen Punkten.
4610	SchWeg	Kirchheim	Oberlenningen	Angeichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 11 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4610	SchWeg	Kirchheim	Oberlenningen	Fehlende Infrastruktur für zusätzliche Personen- oder Güterzüge innerhalb des heutigen Stundentaktes. [2]	Infrastrukturausbau auf etwa 11 Kilometern
4610	SchWeg	Wendlingen	Kirchheim/T	Starke Auslastung der eingleisigen Strecke. Viele Bahnübergänge. [2]	Zweigleisiger Ausbau mit Beseitigung der Bahnübergänge
4630	SchWeg	Tübingen Hbf	Sigmaringen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 32 Kilometern
4630 4660	SchWeg	Sigmaringen	Tübingen	Der Raum Sigmaringen ist eher nachfrageschwach. Dies hängt auch mit fehlenden Zugangsmöglichkeiten zum SPNV zusammen.	Errichtung des Haltepunktes "Sigmaringen-Laiz" als Systemhalt der SWEG+1478L-Züge Tübingen - Sigmaringen (- Aulendorf) und IRE-Zügen Ulm - Neustadt
4630	SchWeg	Tübingen	Dußlingen	Durch dichte Belegung, knappe Fahrzeiten und eingetragene Verspätungen ist der SPNV häufig unpünktlich. Insbesondere in Tübingen Hbf werden die Ankunftsverspätungen auf die Gegenzüge übertragen (im weiteren Verlauf der Strecke werden Verspätungen besser abgefangen).	Zweigleisigkeit von Tübingen Hbf bis km 1,8 (vor Hp Tübingen-Derendingen). Durch das Vorrücken der in Tübingen Hbf abfahrenden Züge bis vor Derendingen können jeweils bis zu drei Verspätungsminuten abgebaut werden. Außerdem kann im nachmittäglichen Berufsverkehr im Verspätungsfall besser hinterhergefahren werden, wodurch Verspätungsübertragungen auf nachfolgende Züge um 1,5 min verringert wird.
4660	SchWeg	Immendingen	Sigmaringen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 68 Kilometern
4660	SchWeg	Immendingen	Sigmaringen	Die Strecke Immendingen - Sigmaringen weist zu lange eingleisige Abschnitte ohne Nachahrmöglichkeiten oder gar Kreuzungsmöglichkeiten auf.	Einbau von <b>Streckenblock</b> in beide Fahrrichtungen in km 155 [Möhringen], Bkm 7 [zwischen Nendingen (b. Tuttlingen) und Stetten (Donau)] und Bkm 30 [bei Thiergarten], um mehr Trassen zu bieten. Aufgrund der dichten Belegung wäre die Wiedererrichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Möhringen empfehlenswert.
4661	SchWeg	Tuttlingen	Hattingen (Baden)	Tuttlingen - Hattingen ist der längste eingleisige Abschnitt ohne Kreuzungsmöglichkeit (8,2 km) zwischen Stuttgart und Singen.	Einbau von Blocksignalen in beiden Fahrrichtungen in der Mitte dieses Abschnitts, um mehr Trassen zu bieten.
4700 4701 4600	SchWeg	Bahnhof Plochingen		Fahrstraßenausschlüsse bei der Einbindung der Strecke Plochingen – Tübingen. [2]	Anpassung des Spurplanes im Ostkopf des Bahnhofes, Bau eines Überwerfungsbauwerks.
4700 4710 5300	SchWeg	Kornwestheim	Augsburg	Zu geringe Anhängelasten; überhöhter Aufwand durch Nachschiebeerfordernis auf der Geislinger Steige	Ausbau der Alternativstrecke Kornwestheim - Schorndorf - Aalen - Donauwörth - Augsburg mit ausreichenden und entsprechend langen Kreuzungsmöglichkeiten in den eingleisigen Abschnitten
4710	SchWeg	Waiblingen	Schorndorf	Zu geringe Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Waiblingen und Schorndorf.	Dreigleisiger Ausbau der Zuläufe zu den Bahnhöfen Waiblingen und Schorndorf, weitere Überholmöglichkeiten.
4720	SchWeg	Untertürkheim	Kornwestheim	Bahnhof Münster: Fehlender Bahnsteig in Richtung Untertürkheim; keine leistungsfähige Überholmöglichkeit für den Güterverkehr in beiden Richtungen.	Bau eines zweiten Bahnsteiges mit Überholungsgeleis für den Güterverkehr
4720	SchWeg	Untertürkheim	Kornwestheim	Bahnhof Kornwestheim: Fehlende planfreie Anbindung an die Strecke aus und in Richtung Ludwigsburg.	Bau eines Überwerfungsbauwerks
4760	SchWeg	Ulm Hbf	Aalen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 73 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
		von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
4760	SchWeg	Langenau		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4760	SchWeg	Herbrechtingen		Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4760	SchWeg	Ulm Hbf	Aalen	Aufgrund der Einleisigkeit der Strecke sind Angebotsausweitungen im SPNV und Güterverkehr nicht möglich. Da die Strecke einleisig ist, leidet auch die betriebliche Flexibilität. V. a. Verspätungsübertragungen auf die Gegenzüge auf der Strecke reduzieren die Fahrplanstabilität. Die Strecke wird an der Kapazitätsgrenze betrieben.	Bedarfsgerechter zweigleisiger Ausbau der Brenzbahn in den Abschnitten: Thalfingen – Elchingen – Langenau (ca. 9 Kilometer), Niederstotzingen – Sontheim – Bergenweiler (ca. 5 Kilometer), Unterkochen – Oberkochen – Königsbrunn (ca. 10 Kilometer) in Sontheim und Langenau sind weiterhin Abstellgleise zu errichten. Im Bahnhof Giengen ist die Herstellung eines Gütergleises für die regelmäßigen Zugkreuzungen im SPNV (IRE und IRE) erforderlich. Ziel: Erhöhung des Verkehrsangebotes (v. a. IRE Ulm - Aalen im Stundentakt sowie Angebotsausweitungen in den Abschnitten Aalen - Heidenheim und Langenau - Sontheim)  Bau von zusätzlichen Haltepunkten für den SPNV in Ulm Messe, Rammingen, Oberkochen Süd und Aalen Süd, Ziel: u.a. Anbindung von Wohngebieten, Industriegebieten mit vielen Arbeitsplätzen (Zeiss Werk in Oberkochen Süd) an den SPNV
4800 4801 4810	SchWeg	Stg-Zuffenhausen	Stg-Feuerbach	Die Strecke 4810 mündet auf Bf Zuffenhausen in die Vorortgleise Richtung Stuttgart Hbf aus Richtung Bietigheim-Bissingen. Mit der Inbetriebnahme des Tiefbf Stg die o.g. Gleisverbindung weg.	Herstellung einer Gleisverbindung zwischen den Vorortgleisen und den künftig auf Stuttgart Hbf zuführenden Ferngleisen.
4800 4900	SchWeg	Bahnhof Bietigheim		Verkehr von Heilbronn in Richtung Ludwigsburg führt zu Konflikten mit dem S-Bahn-Verkehr im Südkopf des Bahnhofs.	Anpassung des Spurplanes.
4810	SchWeg	Weil der Stadt	Malmsheim	Starke Auslastung durch Personenverkehr auf einleisiger Strecke.	Zweigleisiger Ausbau
4813	SchWeg	Neubau-strecke Stuttgart - Ulm		Die derzeit in Bau befindliche NBS Stuttgart (Wendlingen) Ulm ist zwar von den Gradienten her für Mischverkehr (P/G) trassiert, es fehlt jedoch an Überholbahnhöfen und Tunnelquerschnitten, um Mischverkehr tatsächl. in größerem Umfang realisieren zu können.	Bau von zusätzlichen Überholbahnhöfen für den SGV
4850	SchWeg	(Pforzheim Hbf -) Pforzheim-Brötzingen	Hochdorf (- Horb)	Die Strecke ist steigungärmste Alternative zur Rheinstrecke in der Relation Deutschland - Schweiz auf deutschem Territorium, aber derzeit mangels Elektrifizierung und Kreuzungsmöglichkeiten nicht zu diesem Zweck nutzbar. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 53 Kilometern
4860	SchWeg	Böblingen	Feuerbach / Bad Cannstatt	Anpassung der Anbindung an die Infrastruktur nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21	Bau einer planfreien Anbindung in Richtung Feuerbach bzw. in Richtung Stuttgart Bad Cannstatt.
4860	SchWeg	Böblingen	Herrenberg	Wegen fehlender Überholmöglichkeit im Abschnitt Böblingen - Herrenberg kann die S1 im 15-Minuten Takt nicht den vollständigen Linienweg bis Herrenberg fahren, sondern wird in Böblingen vorzeitig gebrochen. Außerdem geringe Spielräume für den Güterverkehr. ☹	Geeigneten Überholungsabschnitt zwischen Böblingen und Herrenberg für den Fernverkehr ausbauen
4860	SchWeg	Herrenberg	Rohr	Zu geringe Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Rohrer Kurve und Herrenberg.	Abschnittsweiser dreigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Herrenberg und Rohr.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
4870	SchWeg	Böblingen Renningen	Starke Auslastung durch Personen- und Güterverkehr auf teilweise eingleisiger Strecke.	Vollständiger zweigleisiger Ausbau zwischen Böblingen und Renningen. Infrastrukturpassung im Bahnhof Renningen und Bau eines weiteren Bahnsteigs im Bahnhof Böblingen.
4900	SchWeg	Möckmühl Züttlingen	Der eingleisige Abschnitt ist angesichts der prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr und des verkehrlichen Zielkonzeptes für den SPNV ein limitierender Faktor.	Zweigleisiger Ausbau zwischen Möckmühl und Züttlingen (Jagstbrücke)
4930	SchWeg	Fichtenberg	Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4930	SchWeg	Murrhardt	Betriebliche und planerische Nachteile durch fehlende gleichzeitige Einfahrmöglichkeit	Schaffung der betrieblichen und signaltechnischen Voraussetzungen für gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen.
4930	SchWeg	Bahnhof Backnang	Behinderung zwischen S-Bahn, Regional- und Güterverkehr in der Ausfahrt in Richtung Stuttgart. ☒	Anpassung des Spurplanes.
4931	SchWeg	Benningen Backnang	Starke Auslastung durch Personen und Güterverkehr auf eingleisiger Strecke.	Zweigleisiger Ausbau bzw. optimierte Kreuzungsmöglichkeiten.
4950	SchWeg	(Heilbronn Hbf -) Öhringen-Cappel Schwäbisch Hall- Hessental (- Nürnberg Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 33 Kilometern
5001	SchWeg	Bayreuth Schnabelwaid	Fehlende Zweigleisigkeit Bayreuth - Schnabelwaid	Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit.
5001	SchWeg	Schnabelwaid Bayreuth	Eingleisiger Abschnitt, Einschränkung im Betrieb	Bau zweites Gleis mit Möglichkeit für neuen Halte-punkt Bayreuth Dürschnitz, Überwerfungsbauwerk Schnabelwaid prüfen
5001 5007 5051 5100 5903	SchWeg	Hochstadt-Marktzeuln – Oberkotzau (- Hof Hbf), Nürnberg Hbf – Schnabelwaid - Bayreuth Hbf – Neuenmarkt-Wirsberg mit Verbindungskurve Neuenmarkt-Wirsberg (ohne Doppelzählung Nürnberg Hbf – Schnabelwaid)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 111 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5021	SchWeg	Bad Steben	Hof-Neuhof	Die Strecke wird nach Ril 436 im ZLB betrieben, der Zugleiter sitzt in Wiesau, anschließender Fdl in Hof Hbf. Hierdurch sind Zuglauf-, Ankunfts- sowie Fahrerlaubnismeldungen über GSMR zu führen. Dieses und die geringe Vmax der Strecke, u.a. wegen der vielen nicht technisch gesicherten Bü, führt zu langen, unrentablen Fahrzeiten. Des weiteren steht auf der Strecke nur der Bahnhof Selbitz zur Kreuzung zur Verfügung. Die lange Fahrzeit ist in der heutigen Zeit kaum zumutbar und steht einem Klimafreundlichen und qualitativen SPNV im Weg.	- Besetzung Bf Köditz mit einem Fdl, welcher den anschließenden Bereich als Zugleiter verantwortlich übernimmt. Entfall der meisten Meldungen, verkürzte, attraktive Fahrzeit. - Oder zwischen Hof-Neuhof und Selbitz ein Fahren nach RIL 408 durch den Fahrdienstleiter Hof mit anschließendem Stichstreckenblock zwischen Selbitz und Bad Steben - Alternativ ein Umbau der Strecke durchgehend auf DSTW-Technik mit Wiedereinrichtung und Bedienung der Bahnhöfe Hof-Nord, Köditz und Selbitz - Wiederinbetriebnahme der Infrastruktur der DB Station & Service in Hof-Neuhof für Verkehrshalt - Umbau aller nicht technisch gesicherten Bahn-/Reisendenübergänge mit vorgeschriebenen Sicherungsmitteln bzw. deren Auflassung
5021 5100 6362	SchWeg	NHO		Einfahrten in den Bahnhof sind teilweise nur mit 40 km/h möglich und es gibt viele Fahrstraßenausschlüsse / D-Weg Beschränkungen. Daher ist ein dispositives Fahren für einen optimalen Betriebsablauf nicht möglich. Es kommt häufig zu Anschlussverlusten.	- Anpassung der Einfahrtgeschwindigkeit in alle Gleise auf min. 60, besser 80 km/h - Schaffung neuer Weichenverbindungen / Fahrstraßen / betrieblich nicht störende D-Wege
5025, 5100	SchWeg	Münchberg		Aus Richtung Hof/Oberkotzau ist keine Einfahrt nach Gleis 1 möglich. Durchgehende Züge zwischen Hof und Helmbrechts belegen das Richtungsgleis Lichtenfels nach Hof. Auch müssen bei Taktwechsel zusätzlich aufwendige Rangierfahrten innerhalb des Bahnhofes getätigt werden, da die durchgehenden Hauptgleise für die RE aus/in Richtung Lichtenfels benötigt werden.	Wiedereinbau einer Weichenverbindung zur Signalisierten Ein- und Ausfahrt aus Gleis 1 in Richtung Oberkotzau/Hof.
5027 5050 5100	SchWeg	Hof	Oberkotzau	Trotz dreier im Bahnhof Oberkotzau zulaufender Strecken stehen im weiteren Verlauf nach Hof nur zwei Streckengleise zur Verfügung. Durch den steigenden SPNV und SGV kommt es hier zu Zugfolgeverspätungen und Anschlussverlusten in Hof Hbf. Ebenso sind aus den drei zulaufenden Strecken wegen Fahrstraßenausschlüssen keine gleichzeitigen Einfahrten möglich.	Inbetriebnahme des dritten Streckengleises inkl. einer Signalisierung zur Gegengleisfahrt. Anpassung der jeweiligen Bahnhöfe auf geringe D-Wege sowie keine gegenseitigen Fahrstraßenausschlüsse. Schaffung von Kurzeinfahrten aus Richtung Weiden/Bamberg in Oberkotzau.
5050	SchWeg	Marktredwitz	Pechbrunn	Unbefriedigende betriebliche Flexibilität	Verkürzung der Blockteilung und Beseitigung eines Bü durch Bau einer Straßenuberführung
5050 5903	SchWeg	Hof - Marktredwitz	Nürnberg	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Umsetzung von KV-Profil P/C400
5051	SchWeg	Bayreuth Hbf		Bei der Ein-/Ausfahrt in Bayreuth Richtung Lichtenfels und Weidenberg müssen sich die Züge ein gemeinsames Gleis teilen. Gerade in Verspätungsfällen mit Anschlussaufnahme führt dieses zu weiteren Zugfolgeverspätungen, welche nicht wieder eingefahren werden können.	Verlegung eines zweiten Gleises inkl. LST zur gemeinsamen Ein- und Ausfahrt der Züge. Anpassung von möglichen D-Wege / keine gegenseitigen Fahrstraßenausschlüsse mit Zügen aus Kirchenlaibach / Schnabelwaid.
5051	SchWeg	Weiden (Oberpf.)	Trabit	Alte Leit- und Sicherungstechnik, veraltete Sicherung der Bahnübergänge. Zeitaufwendige Arbeiten der Fahrdienstleiter zur Zulassung einer Zugfahrt notwendig. Somit längere, in der heutigen Zeit kundenunfreundliche, Fahr- und Aufenthaltszeiten.	Strecke auf DSTW-Technik modernisieren, möglichst inkl. der Bahnhöfe Pressath, Kemnath-Neustadt, Kirchenlaibach, Stockau und Bayreuth Hbf
5060	SchWeg	Neukirchen	Weiden	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 52 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
5100	SchWeg	Stammbach	Marktschorgast	Fehlende Kreuzungsmöglichkeit in Falls; eingleisiger Abschnitt Marktschorgast - Stammbach über 12 km auf zweigl. Strecke	Wiedereinrichtung der Kreuzungsmöglichkeit als erster Schritt. Ausbau des gesamten eingleisigen Abschnitts auf Zweigleisigkeit als zweiter Schritt.
5100	SchWeg	Lichtenfels		Der aktuelle Spurplan, gerade im Bereich der Ein-/Ausfahrten Richtung Coburg und Hochstadt-Marktzeuln, lässt keine flexible Disposition zu. Den Einfahrten stehen D-Wege sowie Fahrstraßenausschlüsse entgegen. Kommt es dann zu weiteren Einfahrten aus Richtung Bamberg, so kann es schnell wegen fehlender Fahrstraßen zu Verspätungen kommen.	Anpassen Spurplan; Einbau von Zwischen-/Deckungssignalen; prüfen auf alternative, nicht störende D-Wege
5102	SchWeg	Bamberg	Haßfurt	Hoher Anteil Mischverkehr, fehlende Überholmöglichkeiten GV,	Überholgleise, Überholbahnhöfe, 740 m Netz,
5104	SchWeg	Breitengüßbach	Ebern	Die Strecke wird nach RIL 436 im ZLB betrieben, der Zugleiter sitzt in Rödental, anschließender zuständiger ÖzF Unterleiterbach in der Bz München. Hierdurch sind betriebliche Meldungen über GSMR zu führen. Dieses, sowie die niedrige Vmax der Strecke, u.a. wegen der vielen nicht technisch gesicherten Bü, führt zu langen, kundenunfreundlichen Fahrzeiten und steht einem klimafreundlichen und qualitativen SPNV im Weg. Auf der Strecke sind keine Zugkreuzungen möglich. Im Verspätungsfall aus Richtung Ebern wird diese auf alle folgenden Zügen weiter übertragen. Die Bedienung des SGV-Kunden in Baunach ist nur in den Nachtstunden als Sperrfahrt möglich.	Umwandlung der Strecke in einen Stichstreckenblock beim ÖzF Unterleiterbach. Einrichtung Baunach als Bahnhof/Bahnhofsteil von Breitengüßbach inkl. Außenbahnsteig. Im Verspätungsfall können Kreuzungen von Breitengüßbach nach Baunach verlegt werden. Bessere und flexible Bedienung des SGV-Kunden als Rangierfahrt möglich. Technische Sicherung / Zusammenfassen von Bü. Anpassen der Vmax auf mindestens 80, besser 100 km/h.
5113	SchWeg	Forchheim	Ebermannstadt	Die Strecke wird nach RIL 436 im ZLB betrieben, der Zugleiter sitzt in Herolsberg, anschließender zuständiger ÖzF Erlangen in der Bz München. Hierdurch sind betriebliche Meldungen über GSMR zu führen. Dieses führt zu langen, kundenunfreundlichen Fahrzeiten. Die Vmax der Strecke ist u.a. wegen der vielen nicht technisch gesicherten Bü in der heutigen Zeit kaum zumutbar und steht einem klimafreundlichen und qualitativen SPNV im Weg. Auf der Strecke ist wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeit nur ein Stundentakt möglich. Gleis 2 im Bf Ebermannstadt ist für Zugfahrten nicht direkt anfahrbar.	Umwandlung der Strecke in einen Stichstreckenblock beim ÖzF Erlangen. Technische Sicherung / Zusammenfassen von Bü. Anpassen der Vmax auf mindestens 80, besser 100 km/h. Einrichten eines passenden Kreuzungsbahnhofes (z.B. in Kirchhrehnbach). Dadurch ein attraktiver 30 Minutentakt möglich. Durch Inbetriebnahme des zweiten Gleises in Ebermannstadt kann die Zugfahrt nach Forchheim unmittelbar nach Ankunft des Gegenzuges angetreten werden. Die Übergangzeiten in Forchheim gehen durch eine frühere Ankunft auf die sichere Seite.
5122	SchWeg	Coburg	Bad Rodach	Zwischen dem Esig Coburg Gbf und der Verzweigung an die Bahnsteige im Pbf gibt es zwei eingleisige Streckenabschnitte. Durch den steigenden SPV-Verkehr kommt es hier zu ständigen Zugfolgeverspätungen. Die Zugfahrten zwischen Coburg und Bad Rodach können wegen fehlender Bahnsteigkante und Weichenverbindungen ausschließlich über Gleis 5 abgewickelt werden. Bereits eine Weichenstörung hat den Ausfall der Züge zur Folge. Die Strecke selber lässt wegen fehlender Kreuzungsstelle nur einen kundenunfreundlichen Stundentakt zu, welcher in Verbindung mit der niedrigen Vmax durch viele nicht technisch gesicherte Bü in der heutigen Zeit kaum zumutbar ist. Dieses steht einem klimafreundlichen und qualitativen hochwertigen SPNV im Weg.	Zweigleisiger Ausbau im Bereich Coburg sowie die Anlage eines zweiten Bahnsteiges mit kreuzungsfreiem Zugang in Creidlitz. Ebenso der Einbau einer Weichenverbindung in Coburg Pbf und einer weiteren Bahnsteigkante um weitere Fahrstraßen nutzen zu können. Einbau einer Kreuzungsstelle im Bereich Meeder. Dadurch attraktiver 30 Minutentakt möglich. Technische Sicherung / Zusammenfassen von Bü. Anpassen der Vmax auf mindestens 80, besser 100 km/h.
5200 3557	SchWeg	Aschaffenburg		Unzureichende betriebliche Flexibilität, instabile Anschlüsse	Bau einer Weichenverbindung zwischen den Gleisen 7 und 8 sowie Schaffung einer schnellen Einfahrmöglichkeit aus Richtung Darmstadt in Richtung Aschaffenburg
5251	SchWeg	Steinach	Rothenburg	Zu geringe Streckengeschwindigkeit führt zu unattraktivem SPNV	Techn. Sicherung BÜ, Signalisierung
5253	SchWeg	Wicklesgreuth	Windsbach	Zu geringe Streckengeschwindigkeit führt zu unattraktivem SPNV	Techn. Sicherung BÜ, Signalisierung

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
5300	SchWeg	Augsburg	Donauwörth	Die auf der Strecke Augsburg - Donauwörth auch nach teilweiser Modernisierung z.T. verbliebenen Sk-Signale erfordern einen zusätzlichen Ausbildungs-, Prüfungs-Überwachungs- und Dispositionsaufwand bei den EVU. Beim EIU verursachen sie erhöhten IH-aufwand. Sie sind inzwischen techn. und wirtschaftl. am Ende ihrer Lebensdauer.	Baldmöglichste Beseitigung der Sk-Signale. Ersatz durch Ks-Signale.
5300	SchWeg	Gersthofen		Erneuerungsarbeiten an der Oberleitungsanlage haben die schon zuvor knappen Kapazitäten des Bahnhofs Augsburg Hbf, Bahnhofsteile Augsburg Rbf für den Schienengüterverkehr weiter verringert. Zugleich soll das neu zu errichtende Container-Umschlagterminal im Güterverkehrszentrum Augsburg schienenseitig über Augsburg Rbf Nord an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG angebunden werden. Die durch das neue Terminal und ganz allgemein auch durch die im Zuge der Verkehrswende vorgesehene Verlagerung weiterer Verkehre auf die Schiene entstehenden zusätzlichen Güterverkehrsmengen werden die Kapazitätseingänge in Augsburg Rbf weiter vergrößern.	Direkt westlich neben dem unweit Augsburgs an der Strecke Augsburg-Nördlingen gelegenen Bahnhof Gersthofen befinden sich größere Freiflächen. Auf diesen Flächen besteht genügend Raum, um durch Errichtung weiterer güterzuglanger Gleise in Form eines Vorbahnhofs für Augsburg Rbf zusätzliche Kapazitäten für den Knoten Augsburg bzw. zumindest Ersatzkapazitäten für in Augsburg Rbf Nord und Süd weggefallene und möglicherweise in Augsburg Rbf Nord, Augsburg Rbf Mitte oder Augsburg Rbf Süd noch wegfallende Gleisinfrastruktur zu schaffen. Eine Trasse für eine nördliche Anbindung des im Güterverkehrszentrum Augsburg zu errichtenden Container-Umschlagterminals ist ebenfalls freigehalten. Eine zusätzliche Anbindung des Terminals von Gersthofen her schaffe weitere Entlastung für Augsburg Rbf Nord, da dann nicht alle das Terminal anfahrenenden Züge zuvor diesen Bahnhofsteil (ggf. mit Wechsel bzw. Umlaufen des Tfs) tangieren müssten.
5300 5307	SchWeg	Herbertshofen Süd	Gablingen	Verbesserung der Betriebsqualität, Kapazitätserweiterung dringend erforderlich, Entlastungsmaßnahme	Beidseitige Anbindung an die Strecke 5300 zur Vermeidung Kopfmachen (RiWe) und aufwendige Zugsicherung in Gablingen
5304	SchWeg	Augsburg Hbf	Buchloe (- Kempten Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 40 Kilometern
5321	SchWeg	Würzburg	Treuchtlingen	Fehlender Fahrzeitpuffer für weiteren Haltepunkt Lehrberg	Beschleunigungsmaßnahmen, Überholmöglichkeiten GV,
5321 5902	SchWeg	Ansbach		Fehlende Fahrstraßen	Gleiswechselbetrieb, weitere Weichen und Signalisierung
5361	SchWeg	Türkheim	Bad Wörishofen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 5 Kilometern
5362	SchWeg	(München Hbf -) Buchloe	Kempten Hbf – Hergatz (- Lindau Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 130 Kilometern
5370	SchWeg	(Augsburg Hbf -) Geltendorf	Weilheim (- Garmisch-Partenkirchen)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 33 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5381	SchWeg	Ingolstadt Hbf	Neuoffingen	Eingleisige Strecke; alte Leit- und Sicherungstechnik sowie veraltete Bahnübergangssicherungstechnik. Durch planmäßigen SPNV und SGV stark ausgelastet, bei Verspätungen, Umleitungsverkehr oder Störungen verherende Betriebsqualität durch Verspätungen (Schneeballsystem). In vielen Bahnhöfen finden auf der eingleisigen Strecke regelmäßige Zugkreuzungen statt. Die Infrastruktur erlaubt in diesen Fällen oftmals nur Einfahrt mit 40 bis 60 km/h. Diese Geschwindigkeit muss an den jeweiligen Einfahrtssignalen erreicht sein. Das Herabbremsen verlängert die Fahrzeit des jeweiligen Zuges deutlich und steht einem klimafreundlichen Transport- und Beförderungsmittel entgegen.	- Umbau auf DSTW-Technik - Mindestens Abschnittsweise, besser vollständiger zweigleisiger Ausbau. - Anhebung der Vmax durchgehend auf mindestens 140 km/h. - Optimierung der Einfahrten in die Knoten Ingolstadt Hbf, Donauwörth und Einfädelung in die Strecke 5302 Augsburg <=> Ulm in Neuoffingen.  - Erhöhung aller Einfahrtsgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen auf mindestens 80, besser 100 km/h durch Verwendung entsprechender Weichen sowie Leit- und Sicherungstechnik.
5382	SchWeg	Augsburg-Hochzoll	Seehof Bbf	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke,-	Elektrifizierung und Streckenausbau auf 160 km/h mit zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten
5382	SchWeg	Paar		Zu geringe Streckenleistungsfähigkeit	Reaktivierung als Kreuzungsbahnhof (Maßnahme im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg)
5400	SchWeg	Neu-Ulm	Kempten Hbf	Mangelnde Kapazität der eingleisigen Strecke; mangelnde Qualität durch Verspätungsübertragungen. Das SPNV-Angebot kann wegen mangelnder Infrastrukturkapazität nicht bedarfsgerecht erweitert werden.	Zweigleisiger Ausbau einschl. des Umbaus Bf. Senden; ggf. Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte.
5400	SchWeg	Ulm ( - Memmingen - )	Kempten	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Ausbau für 160 km/h und Elektrifizierung der Strecke
5402	SchWeg	Immenstadt	Oberstdorf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 21 Kilometern
5403	SchWeg	Kempten Hbf	Pfronten-Steinach	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 33 Kilometern
5441	SchWeg	Biessenhofen	Füssen	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5444	SchWeg	Weilheim	Schongau	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 29 Kilometern
5450	SchWeg	Laim	Freising	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes / Ausschöpfung der Kapazität durch Fern-, Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen	Erhöhung der Leistungsfähigkeit
5500	SchWeg	Regensburg	Obertraubling	Kapazitätserhöhung, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit zwingend erforderlich	Kapazitätserhöhung durch Bau Drittes Gleis

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt		Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
		von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle		
5500 5850 5851 5860	SchWeg	Regensburg Hbf		<p>Der Bahnhof Regensburg liegt im Zentrum von vier zulaufenden Hauptstrecken mit viel SPV/SGV und ist an der Kapazitätsgrenze der durchführbaren Zugfahrten angekommen. Im Bahnhof liegen viele nutzbare Gleise, welche entweder keine Oberleitung oder keine optimale Anbindung an die restlichen Gleise haben bzw. betrieblich Stillgelegt sind. Um die aktuellen und künftigen verkehrlichen Anforderungen zu erfüllen, ist ein Gesamtkonzept für Regensburg Hbf. unter Berücksichtigung folgender Aspekte zu entwickeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In die drei Stumpfgleise 101, 108 und 109 kann nur mit geringer Geschwindigkeit (30 bzw. 20 km/h) eingefahren werden.</li> <li>- Die Weichen lassen im abzweigenden Strang oftmals nur 40 / 60 km/h zu..</li> <li>- Durch die aktuell vorhandene Infrastruktur, vorrangig der eingebauten Weichen, kann das dritte Gleis (223/247) zwischen den Bahnhofsteilen Regensburg Pbf und Regensburg Bbf nur mit 40 km/h befahren werden.</li> <li>- Die vorhandenen Abstellkapazitäten im SPV und SGV reichen nicht aus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung einer herabgestuften Einfahrtgeschwindigkeit in die Stumpfgleise.</li> <li>- Erhöhung der Geschwindigkeiten durch Einbau schneller Weichen in allen Fahrstraßen, welche mit mindestens 80 km/h, besser 100 km/h befahrbar sind. Somit wird eine fließende Betriebsqualität und Flexibilität bei der Disposition durch den Fahrdienstleiter erreicht.</li> <li>- Durch die Aufstellung weiterer Hauptsignale kann zeitnah ein viertes Gleis zur signalisierten Zugfahrt zwischen Regensburg Pbf und Regensburg-Prüfening eingerichtet werden.</li> <li>- Neubau eines Bahnsteiges zwischen den Gleisen 10 und 11 mit Anbindung an den Steg.</li> <li>- Wiederinbetriebnahme aller vorhandenen Gleise sowie Überspannung aller Gleise mit Oberleitung und Anschluss an das Stellwerk.</li> <li>- Ausrüstung aller Weichen mit entsprechenden Antrieben und Einbindungen in das Stellwerk. Hierdurch könnten regelmäßige Bereitstellungs- und Abstellungsfahrten schneller durchgeführt werden und es kommt zu keinen Einschränkungen durch belegte Trassen/Bahnsteigkanten.</li> </ul>
5503	SchWeg	Augsburg Hbf		<p>Im gegenwärtigen Zustand schließt die Eisenbahninfrastruktur der Augsburg Localbahn GmbH im Südostkopf von Augsburg Hbf über Weiche 120 und Ls 026 (Anschluss Augsburg Ring) an das durchgehende Hauptgleis München-Augsburg der HGV-Strecke 5503 - und nur an dieses Gleis - an. Erst nach ca. 700 Metern Fahrt besteht nach Passieren des Haltepunktes Augsburg-Haunstätterstraße die Möglichkeit, über eine Weichenverbindung in das über ca. 300 Meter Nutzlänge verfügende Puffergleis 306 zwischen den beiden Strecken 5503 und 5581 zu gelangen, von wo aus eine Weiterfahrt in Richtung Augsburg Rbf Mitte unter Querung fast des gesamten Südkopfes des Bahnhofs Augsburg Hbf möglich ist. Fahrten von Augsburg Rbf Mitte zur Infrastruktur der AL (Bahnhof Augsburg Ring) müssen dementsprechend die letzten ca. 700 Meter bis zum Erreichen der Anschlussgrenze den Zügen der HGV-Strecke aus Richtung Augsburg-Hochzoll auf deren Regelgleis entgegenfahren, bevor sie in die AL-Infrastruktur einfahren können. Für Fahrten, deren Länge die Länge des Puffergleises überschreitet, besteht zwischen der Anschlussgrenze und den Zielgleisen in Augsburg Rbf Mitte bzw. umgekehrt keine Möglichkeit einer Pufferung. Die die Infrastrukturgrenze überquerenden Fahrten werden als Rangierfahrten mit niedriger Geschwindigkeit durchgeführt. Infolge des dichten Zugverkehrs auf der HGV-Strecke - im gegenwärtigen Fahrplangefüge sind neben den in der Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt verkehrenden Nahverkehrszügen aus und in Richtung Augsburg-Hochzoll - Ingolstadt in der Regel etwa 2 – 3 Fernzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen - sind Rangierfahrten zwischen der Infrastruktur der AL und Augsburg Rbf über den Anschluss Augsburg Ring nur sehr bedingt und insbesondere in der HVZ mit langen Wartezeiten durchführbar.</p>	<p>Errichtung einer direkt an den Infrastrukturanschluss anschließenden zusätzlichen Weichenverbindung zwischen den Gleisen 120 und 224 und damit Schaffung einer zusätzlichen Fahrtmöglichkeit für die die Infrastrukturgrenze überquerenden Fahrten über Gleis 224 . Neben der allgemeinen Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Infrastruktur und der Flexibilität bei der Abwicklung der Rangierfahrten ermöglicht diese Weichenverbindung vor allen Dingen den Verzicht auf die in der Problemstellung geschilderte zwangsläufige Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung für die Übergabefahrten von Augsburg Rbf nach Augsburg Ring und machte damit deren Verkehren deutlich einfacher. Um für Rangierfahrten auf Gleis 224 in Richtung Augsburg Ring, die Gleis 120 nicht sogleich kreuzen können, möglichst viel „Stauraum“ hinter dem Signal W 222 zu schaffen, sollte die zusätzliche Weichenverbindung unmittelbar westlich der gegenwärtigen Anschlussweiche 120 errichtet werden, sofern man diese Weiche nicht ohnehin gleich durch eine EKW mit Fahrtmöglichkeiten von der Infrastruktur der AL in die Gleise 120 und 224 und umgekehrt ersetzt.</p> <p>Errichtung zweier zusätzlicher Lichtsperrsignale in den Gleisen 120 und 224 für Fahrten aus Richtung Augsburg Rbf unmittelbar vor der zu schaffenden Weichenverbindung bzw. vor der Anschlussweiche 120.</p> <p>Die beiden Lichtsperrsignale, von denen dasjenige im Gleis 224 ohnehin zur Sicherung von Fahrten in Gleis 120 gegen Fahrten von Gleis 224 in Richtung Augsburg Ring erforderlich sein wird, dienen auch als (zusätzliche) Zielsignale für die Ansage des freien Fahrwegs für Fahrten aus Richtung Augsburg Rbf in Richtung Augsburg Ring. Ihre Errichtung verlängert die Strecke, für die der Fahrweg bei Vorliegen der Voraussetzungen "frei" angesagt werden kann gegenüber dem gegenwärtigen Zustand um jeweils ca. 700 Meter.</p>

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
5503	SchWeg	Augsburg Hbf	Erneuerungsarbeiten an der Oberleitungsanlage haben die schon zuvor knappen Kapazitäten des Bahnhofs Augsburg Hbf, Bahnhofsteile Augsburg Rbf für den Schienengüterverkehr weiter verringert. Zugleich soll das neu zu errichtende Container-Umschlagterminal im Güterverkehrszentrum Augsburg schienenseitig über Augsburg Rbf Nord an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG angebunden werden. Die durch das neue Terminal und ganz allgemein auch durch die im Zuge der Verkehrswende vorgesehene Verlagerung weiterer Verkehre auf die Schiene entstehenden zusätzlichen Güterverkehrsmengen werden die Kapazitätseingänge in Augsburg Rbf weiter vergrößern.	Elektrifizierung des Verbindungsgleises Augsburg Hbf, BfT Haunstetter Straße - (Infrastrukturgrenze DB Netz AG/AL -) Bahnhof Augsburg Ring und von Teilen des Bahnhofs Augsburg Ring ("Bundesbahnflügel", Nordgleise) Die Elektrifizierung des Verbindungsgleises und von Teilen des Bahnhofs Augsburg Ring ermöglicht es, die auf die Infrastruktur der Augsburger Localbahn übergehenden Fahrten nicht schon in Augsburg Rbf, sondern erst im Bahnhof Augsburg Ring von Ellok auf Diesellok umzuspannen. Dies beschleunigt nicht nur die Übergabefahrten zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hbf/Rbf und Augsburg Ring, sondern entlastet auch knappen Kapazitäten in Augsburg Rbf,	
5504	SchWeg	Tutzing	Garmisch	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte, zunächst Uffing - Murnau (6 km) und Eschenlohe – Oberau (7 km), perspektivisch komplett zweigleisiger Ausbau mit Linienverbesserungen
5505	SchWeg	Holzkirchen	Lenggries	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 30 Kilometern
5505	SchWeg	Holzkirchen	Lenggries	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen insbesondere südlich Holzkirchen	Einführung des ZoHR-Verfahrens (Zugfahrt ohne Halt in Rangierfahrt) in den Bahnhöfen Schafflach und Holzkirchen
5505 5620 5621	SchWeg	Holzkirchen Holzkirchen Schliersee	Lenggries Schliersee Bayrischzell	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen, insbesondere südlich Holzkirchen	Modernisierung der Strecken des Oberlandes, Ausschöpfung des Rationalisierungspotenzials
5507	SchWeg	Wolfratshausen	Geretsried		Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur über den vorhandenen Endbahnhof Wolfratshausen nach Geretsried.
5507	SchWeg	Pullach	Wolfratshausen	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5520	SchWeg	München-Pasing	Buchenau	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. Ausschöpfung der Kapazität durch Fern-, Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Viergleisiger Ausbau der Strecke zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr.
5520	SchWeg	Westkopf Pasing	Leienfelsstraße	Mangelnde Leistungsfähigkeit Ein-/Ausfahrt	Erhöhung der Leistungsfähigkeit
5541	SchWeg	Weßling	Herrsching	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Zweigleisiger Begegnungsabschnitt Steinebach - Seefeld-Hechendorf (3 km)
5544	SchWeg	Dachau	Petershausen	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5550	SchWeg	München-Pasing	Ostbahnhof/Leuchtenbergring	Mangelnde Leistungsfähigkeit der vorhandenen S-Bahn-Stammstrecke. Ausschöpfung der Kapazität durch das vorhandene S-Bahnangebot in der Hauptverkehrszeit. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar. Übertragung von Unpünktlichkeiten durch dichte Zugfolgezeiten. Massive Beeinträchtigung der Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt mit der S-Bahn bei Betriebsstörungen.	Entlastung der vorhandenen Stammstrecke und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Münchner S-Bahnsystems im Stadtgebiet der LH München durch Bau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof/Leuchtenbergring.
5552	SchWeg	Giesing	Kreuzstraße	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5560	SchWeg	München Daglfing	München Trudering	Beseitigung Kapazitätseingangs	Zweigleisiger Ausbau
5560 5612	SchWeg	Knoten München		Überlastung des Knotens München	Schaffung einer Verbindung vom Nordring in Richtung Riem (ggf. unter Nutzung der Trasse des aufgegebenen Ostastes des Nordringes) (Daglfinger Kurve)

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
5600	SchWeg	Markt Schwaben	Mühdorf	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Markt-Schwaben - Mühdorf. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
5600	SchWeg	Erding	München Flughafen	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens aus/in Ri Ostbayern	Bau einer Schienenverbindung zwischen der Strecke 5600 von Mühdorf (Walpertskirchner Spange). In Verbindung mit dem Erdinger Ringschluss wird die Anbindung des Flughafens aus Ostbayern verbessert.
5600	SchWeg	München-Ost	Markt Schwaben	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Streckenabschnittes. München-Ost -Markt-Schwaben. Ausschöpfung der Kapazität durch Regional- und Güterzüge sowie S-Bahnen. Zeitintensive Überholungen der S-Bahnen. Erforderliche Taktverdichtung der S-Bahn ist nicht realisierbar.	Viergleisiger Ausbau München - Markt Schwaben zur Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr
5600	SchWeg	Mühdorf – Simbach	Grenze D/A (- Linz Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 40 Kilometern. Die Maßnahme setzt die Elektrifizierung der Abschlussstrecke Strecke im weiteren Verlauf in Österreich bis Neumarkt-Kallham voraus.
5601	SchWeg	Erding	München Flughafen	Unzureichende Schienenanbindung des Münchner Flughafens.	Verlängerung der Schieneninfrastruktur von Erding zum Münchner Flughafen (Erdinger Ringschluss).
5601	SchWeg	Markt Schwaben	Erding	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte, zunächst im Bereich St. Koloman
5620 5621	SchWeg	Holzkirchen	Schliersee/Bayrischzell	Topografische Verhältnisse lassen eine höhere Beschleunigung im Dieselbetrieb nicht zu. Verfügbare Fahrzeugkapazitäten lassen erweiterte Angebotskonzepte nicht zu.	Elektrifizierung
5621	SchWeg	Schliersee	Bayrischzell	Mangelnde Leistungsfähigkeit der Strecken und Anlagen, insbesondere südlich Holzkirchen	Wiederherstellung der rückgebauten Kreuzungsmöglichkeit (Zugfolgestelle) im Bahnhof Fischhausen – Neuhaus
5622	SchWeg	Rosenheim	Holzkirchen	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke, Nutzung als Umleitungsstrecke München - Rosenheim	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5630	SchWeg	Neufahrn	Radldorf	Unbefriedigende Anschlusssituation in Neufahrn und/oder Radldorf	Anhebung der Streckengeschwindigkeit, Auffassung und techn. Sicherung von Bü
5634	SchWeg	(München Hbf - ) Plattling	Zwiesel - Bayerisch Eisenstein (=Grenze D/CZ) (- Pilsen)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und des Wettbewerbs ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend elektrisch zu betreiben. Für die Strecke ist der Einsatz von Akkuzügen u. a. mit Aufladung durch zu schaffende Elektrifizierungseinseln vorgesehen.	Elektrifizierung des Streckenabschnittes von Bettmannsäge und Bau einer Nachladestation in Grafenau über Zwiesel bis Ludwigsthal.
5634	SchWeg	Landshut	Plattling	Zu geringe Streckenkapazität; Behinderungen des starken Güterverkehrs zum BMW-Werk Dingolfing	Einrichtung von zweigleisigen Abschnitten für Taktkreuzungen des SPNV
5634	SchWeg	Plattling	Bayerisch Eisenstein	Streckenkapazität nach Einbau neuer Sicherungstechnik reduziert (Entfall von Kreuzungsmöglichkeiten, Entstehung langer Blockabschnitte), dadurch Realisierung von Mehr- und Neuverkehren erschwert;	Wiedereinrichtung zusätzlicher Kreuzungsstellen
5634	SchWeg	Anschluss Fa. Scholz, Dingolfing		Durch ungünstige Lage der Aufbewahrungsort für den Schlüssel der Anschlussweiche ist der zeitliche Aufwand für eine Bedienung sehr hoch und eine Bedienung ist nur in sehr langen Zuspätkommen möglich. Eine stabile Bedienung (2 Bedienung am Tag wären erforderlich) ist nicht möglich, Mehrverkehre können nicht abgewickelt werden	Bis zum Bau des ESTW Verlegung des Weichenschlüsselstandorts.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5634	SchWeg	Plattling	Gotteszell	Achslastbeschränkung zwischen Plattling und Gotteszell auf max. 20 t erschwert Güterverkehr	Ertüchtigung der Strecke für Achslasten von 22,5 t
5634	SchWeg	Landshut	Plattling	Mängel im Betriebsablauf	Einrichtung eines ESTW in Dingolfing
5634	SchWeg	Dingolfing		Unzureichende Alnagenkapazität	Ausbau des Bf Dingolfing zur (1) Schaffung zusätzlicher Zugbildungs- und Pufferkapazität für SGV durch Neubau 2 Gleise nördlich Gleis 8, NL jeweils ca. 400 m (2) Steigerung Leistungsfähigkeit/Kapazität Bf Dingolfing und Strecke Landshut - Plattling durch Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs (3) Steigerung Leistungsfähigkeit/Kapazität Bf Dingolfing und Strecke Landshut - Plattling durch Errichtung ESTW mit Bau einer zusätzlichen Anbindung PA BMW an das Streckengleis v.u.n. Landshut zur direkten Fahrmöglichkeit von Güterzügen in den/aus dem Anschluss.
5634 5830	SchWeg	Plattling		Auf der Strecke 5634 beginnende SGV-Züge müssen zur Fahrt in Richtung Nürnberg entweder in Landshut oder Plattling die Fahrtrichtung wechseln. Dabei sind die jeweiligen Gleise anderer Hauptstrecken zu kreuzen. Beides führt zu Fahrzeitverlängerungen im SGV. Ein- oder Ausfahrende Züge in Plattling müssen immer eines der Hauptgleise sowie ggf. das Gleis der Strecke 5634 Plattling - Landshut kreuzen. Durch die deutliche Zunahme des SGV sowie weiterer geplanter Mehrverkehre im SPV kommt es hier durch Zugfolgen / Fahrstraßenaustritt zu Verspätungen.	Bau einer kreuzungsfreien Verbindung der beiden Strecken zur Umfahrung des Bahnhofs Plattling und Entfall des Fahrtrichtungswechsels. Optimierung der Bahnsteige, ggf. Einsatz von Zugdeckungssignalen oder Kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelungen der Strecke 5634 in/aus die Strecke 5830 Richtung Passau.
5700	SchWeg	Landshut	Mühldorf	Überlastung des Knotens München. Anbindung Ostkorridor an Brennerstrecke.	Elektrifizierung und Beschleunigung der eingleisigen Hauptbahn Landshut-Mühldorf (in Verbindung mit Elektrifizierung Strecke 5723 und 5700).
5700	SchWeg	Mühldorf	Rosenheim	Eingleisigkeit und fehlende Elektrifizierung.	Zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung als weiträumige Umgehungsmöglichkeit für den Verkehr in/aus Richtung Brenner (Süderverlängerung Ostkorridor).
5703	SchWeg	Rosenheim	Freilassing	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Linienverbesserungen und geschwindigkeitserhöhung
5704	SchWeg	Landl	Rohrdorf (Oberbay)	keine ausreichende Auslastung der Güterwagen möglich	Ertüchtigung der Streckenklasse auf D4
5710	SchWeg	(München Hbf -) Ebersberg	Wasserburg Bf.	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 19 Kilometern
5710	SchWeg	Grafing Bahnhof	Ebersberg	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes	Schaffung zweigleisiger Begegnungsabschnitte
5720 5700	SchWeg	Landshut - Neumarkt-St. Veit	Mühldorf	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, Entlastungsmaßnahme	Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
5723	SchWeg	Mühldorf	Freilassing	Mangelnde Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke	Elektrifizierung und zweigleisiger Streckenausbau
5723 5725	SchWeg	Burghausen	Freilassing	Fehlende Verbindungskurve bei Tüßling von / nach Burghausen in / aus Richtung Süden von / nach Freilassing	Neubau der Verbindungskurve
5725	SchWeg	Tüßling	Burghausen (Oberbay.)	Mangelnde Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnittes Tüßling - Burghausen (Oberbay.)	Elektrifizierung der Strecke in Verbindung mit der Elektrifizierung München-Mühldorf - Freilassing
5810	SchWeg	Cham (Oberpf)	Waldmünchen	Sehr niedrige Streckengeschwindigkeit; zusätzlich noch Geschwindigkeitseinschränkungen wg. Oberbaumängeln und Bü; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5811	SchWeg	Cham (Oberpf)	Kötzting	Sehr niedrige Streckengeschwindigkeit, v. va. wegen zahlreicher Bü; Folge: unattraktiver Fahrplan	Anhebung der Streckengeschwindigkeit durch Beseitigung und technische Sicherung von Bü sowie Streckenbegradigung im Bereich Runding.
5812	SchWeg			Kapazitätsengpass für Züge zum/vom neuen KV-Terminal im Hafen Straubing-Sand durch schlüsselabhängige, handbediente Anschlussweiche bei einstufigem SPNV-Takt auf der Strecke Straubing-Bogen.	Kapazitätssteigerung durch Anbindung der Anschlussweiche an moderne Stellwerkstechnik (ESTW oder DSTW) sowie Ausbau Gleise im vorgelagerten Hafen Straubing.
5824	SchWeg	Nürnberg-Dutzendteich	Nürnberg-Mögeldorf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 4 Kilometern
5830	SchWeg	Sünching		Behinderungen im Fahrplan und Betrieb im Fern- und Nahverkehr durch höhengleichen Bahnsteigzugang in Sünching	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Sünching
5830	SchWeg	Straßkirchen		In Fahrtrichtung Nürnberg steht dem SPNV nur das Gleis 3 zur Verfügung. Um dieses zu erreichen muss die Geschwindigkeit bei Ein- und Ausfahrt an den Bahnsteig deutlich reduziert werden. Die tatsächlichen Beschleunigungswerte der Triebwagen können nicht ausgenutzt werden. Kommt es zu dispositiven Überholungen von SGV, muss dieser im durchgehenden Hauptgleis 2 die Überholung des SPV durch das Gleis 3 abwarten.	- Umbau der Überholung in beide Richtungen durch das heutige, durchgehende Hauptgleis 2. - Anpassung des Spurplans Gleis 3 als neues durchgehendes Hauptgleis. - Umbau der Weichen auf eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h, besser der Streckengeschwindigkeit. - Bau eines Inselbahnsteiges Gl. 2/3 zur flexiblen Nutzung des SPNV.
5830	SchWeg	Straubing		Aus Richtung Plattling ist eine Überholung nur durch zweimaliges Kreuzen des Gegengleises mit langer Einfahrt mit verminderter Vmax im Gl. 5 möglich. Züge nach Bogen werden heute ausschließlich aus den Gleisen 1 und 2 gefahren. Dieses bedeutet einen langen Umsteigeweg für Fahrgäste aus/in Richtung Regensburg. Eine Ausfahrt aus Gl. 5 nach Bogen ist möglich, jedoch wegen der langen Ausfahrt bis zur entsprechenden Weichenstraße fahrplantechnisch nicht durchführbar.	Einbau einer Weichenverbindung aus Richtung Plattling nach Gleis 1 und 2 in Fahrtrichtung Regensburg zur richtungsbezogenen Überholung. Einbau einer Weichenverbindung inkl. notwendiger Zwischensignale unmittelbar am Ende des Bahnsteiges in den Gleisen 4 und 5 zur ""kurzen"" Ausfahrt auf die Gleise 2/1 in Richtung Bogen. Dadurch ist ein bahnsteiggleicher Umstieg aus Richtung Regensburg in Richtung Bogen möglich. Durch steigende Anschlusssicherheit und damit erhöhte Kundenzufriedenheit kommt es zu einem Mehrverkehr auf der Schiene. Weiterer Vorteil für mobilitätseingeschränkte Reisende.
5830 5500	SchWeg	Plattling	Regensburg Hbf	Bei Fahrten im Gegengleis sind die Abstände der Blocksignale sowie der vorhandenen Überleitstellen für eine gute Betriebs- und Pünktlichkeitsqualität zu groß. Somit ist, gerade im Störfall, eine deutliche Kapazitätseinschränkung in den verfügbaren Trassen zu beklagen.  In den Bahnhöfen kann wegen fehlender Weichenverbindungen nicht aus allen Gleisen eine signalisierte Fahrt ins Gegengleis durchgeführt werden. Züge müssen entweder auf Befehl fahren oder die Dauer der Störung abwarten. Dieses führt zu deutlichen Kapazitätseinschränkungen der Strecke und vielen Ausfällen im SPNV.  Im Zulauf der beiden Strecken in Obertraubling kommt es durch verstärkten SGV sowie Mehrverkehren im SPV zu Trassenkonflikten bei Ein- und Ausfahrt.	- Blockverdichtungen in den Gegengleisen beider Fahrtrichtungen. - Einrichtung weiterer Überleitstellen, welche mit mindestens 80 km/h, besser 100 km/h und mehr befahren werden können. - Vollständiger Ausbau zwischen Plattling und Regensburg Hbf für die Nutzung zur Fahrt im Gegengleis mit kurzen Blockabständen. - Fehlende Weichenverbindungen und Signale ergänzen für Gegengleisfahrten aus/in alle Gleise der Bahnhöfe. - Kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelungen beider Strecke im Bereich Burgweinting/Obertraubling - Weitere Bahnsteigkanten in Obertraubling zur Adhoc-Dispo durch den Fahrdienstleiter - Ab Obertraubling bis Regensburg mindestens 3, besser 4-gleisiger Ausbau. - Ausbau der Bahnsteige auf abzustimmenden Verkehrshalten auf mindestens 300 Meter zum Halt von Zügen in 3-fach Traktion.
5850	SchWeg	Feucht	Neumarkt	Hoher Anteil Mischverkehr, Einschränkungen im SPNV Angebot	Dreigleisiger Ausbau

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
5850	SchWeg	Regensburg Hbf	Nürnberg Hbf	Bei Fahrten im Gegengleis sind die Abstände der Blocksignale sowie der vorhandenen Überleitstellen für eine gute Betriebs- und Pünktlichkeitsqualität zu groß. Somit ist, gerade im Störfall, eine deutliche Kapazitätseinschränkung in den verfügbaren Trassen zu beklagen.	Blockverdichtungen in den Gegengleisen beider Fahrrichtungen. Einrichtung weiterer Überleitstellen, welche mit mindestens 80 km/h, besser 100 km/h und mehr befahren werden können. Ausbau der Bahnsteige auf abzustimmenden Verkehrshalten auf mindestens 300 Meter zum Halt von Zügen in 3-fach Traktion.
5850	SchWeg	Undorf	Parsberg	In allen genannten Bahnhöfen wurde aus dem Gleis 1 kein Hauptsignal zur signalisierten Fahrt ins Gegengleis Richtung Nürnberg aufgestellt. In Störfällen müssen zur Ausfahrt an allen genannten Stellen Befehle übermittelt und langsam gefahren werden.  In Undorf steht den in Fahrtrichtung Nürnberg fahrenden Zügen nur das Gleis 3 zur Verfügung. Um dieses zu erreichen muss die Geschwindigkeit bei Ein- und Ausfahrt an den Bahnsteig deutlich reduziert werden. Die tatsächlichen Beschleunigungswerte der Züge können nicht ausgenutzt werden. Dieses führt zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen.	Die Aufstellung jeweils eines Hauptsignals in den genannten Bahnhöfen führt zu einer beschleunigten Betriebsabwicklung der Zugfahrten und damit zur verbesserter Nutzung der knappen Trassenkapazität, gerade in Störfällen.  Einbau schneller Weichen im Bahnhof Undorf zum Befahren mit mindestens 80, besser 100 km/h im abzweigenden Strang. Verlagerung des bisherigen Außenbahnsteigs von Gleis 3 zwischen die Gleise 2 und 3 mit Unter-/Überführung. Somit kann der Halt durch Nutzung des durchgehenden Hauptgleises bedient und beschleunigt wieder losgefahren werden. Verlängerung des Gleises 3 auf mindestens 800 Meter. Damit steht ein weiteres Gleis zur dispositiven Zugfolge zur Verfügung.
5850 5903 5904 5970	SchWeg	Nürnberg Hbf		Fahrstraßen Westkopf NN, Ostkopf schränken Kapazitäten ein, Störanfälligkeit Kapazitäten Gleise 1-9	Ausfahrmöglichkeiten Gleise 23 und 30, Nutzung vier Gleise NN-NF anpassen
5851	SchWeg	Ingolstadt Hbf	Ingolstadt Nord	zu geringe Streckenkapazität, keine knoten- und marktgerechten Fahrzeiten für den GV	Ein zusätzliches Gleis erforderlich
5851	SchWeg	Regensburg-Prüfening	Ingolstadt Hbf	Eingleisige Strecke; alte Leit- und Sicherungstechnik sowie veraltete Bahnübergangssicherungstechnik. Durch planmäßigen SPNV und SGV stark ausgelastet, bei Verspätungen, Umleitungsverkehr oder Störungen verherende Betriebsqualität durch Verspätungen (Schneeballsystem). In vielen Bahnhöfen finden auf der eingleisigen Strecke regelmäßige Zugkreuzungen statt. Die Infrastruktur erlaubt in diesen Fällen oftmals nur Einfahrt mit 40 bis 60 km/h. Diese Geschwindigkeit muss an den jeweiligen Einfahrsignalen erreicht sein. Das Herabbremsen verlängert die Fahrzeit des jeweiligen Zuges deutlich und steht einem klimafreundlichen Transport- und Beförderungsmittel entgegen.	- Umbau auf DSTW-Technik - Kurzfristig Wiederaufbau von Thaldorf-Weltenburg als Kreuzungsbahnhof mit min. 800 Meter langem Kreuzungsgleis sowie Anlegen zweier Außenbahnsteige zur Nutzung als SPNV-Halt - Langfristig mindestens Abschnittsweise, besser vollständiger zweigleisiger Ausbau - Anhebung der Vmax durchgehend auf mindestens 140 km/h. - Optimierung der Einfahrten in die Knoten Ingolstadt Hbf und Regensburg Hbf. - Erhöhung aller Einfahrtgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen auf mindestens 80, besser 100 km/h durch Verwendung entsprechender Weichen sowie Leit- und Sicherungstechnik.
5851 5501	SchWeg	Manching	Baar-Ebenhausen	Die Strecke der Donaubahn ist stark ausgelastet. Züge, welche aus Richtung Regensburg kommen/fahren, müssen in Ingolstadt Gbf die Fahrtrichtung wechseln, wenn das Ziel in Richtung Donauwörth/Ulm bzw. München liegt. Hierdurch kommt es zur Doppelbelegung der Trassen durch den Fahrtrichtungswechsel sowie Gleisbelegungen in Ingolstadt Gbf. Beides führt zu Fahrzeitverlängerungen im SGV, welche die alternative Nutzung des Straßengüterverkehrs fördert.	Umfahrung des Knoten Ingolstadt Hbf/Gbf durch den - Bau einer Verbindungskurve zwischen den Strecken 5851 und 5501 zur direkten Fahrmöglichkeit aus/in Richtung Manching in/aus Richtung Baar-Ebenhausen (- München). - Bau einer direkten Verbindung der Strecken 5851 und 5381 zwischen Ingolstadt-Sandrach und Ingolstadt-Seehof.
5860	SchWeg	Wernberg		Keine gleichzeitigen Einfahrten möglich; Fahrstraßenausschlüsse	Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit und Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5860	SchWeg	Irrenlohe	Schwandorf	Mangelnde Leistungsfähigkeit des zweigleisigen Abschnittes Irrenlohe - Schwandorf, auf dem der Verkehr einer zweigleisigen und einer eingleisigen Strecke von und nach Schwandorf zusammenläuft. Infolge des integralen Taktfahrplans stündlich wiederkehrend praktisch gleichzeitiger Trassenbedarf für mehrere Züge mit gleicher Fahrtrichtung; züge können aber nur nacheinander im Blockabstand verkehren. Folge: unattraktive Fahrplanlagen, Verspätungsübertragungen.	Einrichtung beidseitiger Gleiswechselbetrieb
5860	SchWeg	Schwandorf	Irrenlohe	Unzureichende betriebliche Flexibilität	Einrichtung Gleiswechselbetrieb
5860 5050 5100	SchWeg	Regensburg Hbf	Hof Hbf	Fehlende Elektrifizierung macht Strecke für Güterverkehr unattraktiv.	Elektrifizierung der Strecke Regensburg Hbf - Hof Hbf (- Reichenbach (V) oberer Bf) (Ausbau Ostkorridor)
5900 5910 5911 5972	SchWeg	Fürth Hbf		Fehlende Fahrstraßen	Weitere Weichenverbindungen
5900 5910 5972	SchWeg	Knoten Nürnberg/Fürth		Durch die hohe Verkehrsbelastung des Eisenbahnknotens Fürth und die in diesem Bereich erforderlichen Gleiskreuzungen der Nord-/Südverkehre mit den Ost-/Westverkehren kommt es hier zu einer hohen Verkehrsbelastung und zu langen Wartezeiten.	Kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Fürth im Zuge der geplanten Gleisbaumaßnahmen.
5902	SchWeg	Nürnberg	Ansbach	Hoher Anteil Mischverkehr (auch FV-Umleitungen), kein weiterer SPNV möglich, Fernverkehr aus Kapazitätsgründen verlangsamt	Überholmöglichkeiten GV, 740 m Netz, Blockverdichtung, evtl. abschnittsweise Dreigleisigkeit für fliegendes Überholen
5903	SchWeg	Nürnberg	Marktredwitz	Der City-Tunnel Leipzig wird nur für elektrische Fahrzeuge nutzbar sein. Um die heutige Angebotskonzeption einer umsteigefreien Anbindung der Regionen Nordbayern / Vogtland / Nordböhen an den Fernverkehrsknoten Leipzig Hbf. auch nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig zu sichern, müssen die bestehenden Elektrifizierungslücken südlich von Reichenbach geschlossen werden.	Elektrifizierung der Strecke Grenze Marktredwitz – Nürnberg
5903	SchWeg	Marktredwitz	Cheb	Geringe verkehrliche Attraktivität	Elektrifizierung
5903	SchWeg	Kirchenlaibach	Marktredwitz	Zwischen den Bahnhöfen befinden sich in beiden Richtungen jeweils zwei lange Blockabschnitte mit 9.161 und 9.071 Metern bzw. 9.415 und 8.298 Metern. Dieses lässt eine Zugfolge mit optimalen Fahrzeiten, gerade im Verspätungsfall, nicht zu. Erschwert durch Vmax RE bis 160 km/h ohne Halt, RB Vmax 120 km/h mit Zwischenhalten.	Blockverdichtungen in beiden Richtungen zwischen Kirchenlaibach und Neusorg.
5904	SchWeg	Nürnberg	Hartmannshof	Fehlende Überholmöglichkeit in Lauf links der Pegnitz und fehlende Wendeanlage in Hersbruck links der Pegnitz	Drittes Gleis Lauf links der Pegnitz und Wendeanlage in Hersbruck links der Pegnitz
5904	SchWeg	Amberg	Irrenlohe	Kapazitätseinschränkung und Verspätungsübertragung durch Eingleisigkeit	Zweigleisiger Ausbau
5904 5800 5801	SchWeg	(Nürnberg Hbf -) Hartmannshof	(- Irrenlohe - Schwandorf) - Grenze D/CZ (- PlzA)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 120 Kilometern
5910	SchWeg	Würzburg	Nürnberg	Überlasteter Schienenkorridor, kein weiterer SPNV möglich, hohe Verspätungsanfälligkeit	Drittes Gleis Fürth - Siegersdorf, Blockverdichtung Würzburg - Nürnberg
5910	SchWeg	Neustadt/ Aisch	Markt Bibart	Großer Haltestellenabstand. Fehlender Zugang zum regionalen PV.	Überholmöglichkeiten GV 740 m Netz, Blockverdichtung, abschnittsweise Dreigleisigkeit

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
5911	SchWeg	Fürth Cadolzburg	Fehlende Elektrifizierung, eingleisiger Betrieb, nur eine Kreuzungsmöglichkeit in Zirndorf	Elektrifizierung, zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Techn. Sicherung BÜ
5913	SchWeg	Siegelsdorf Markt Erlbach	Langsamer ÖPNV, Fehlende Elektrifizierung, eingleisiger Betrieb, nur eine Kreuzungsmöglichkeit in Wilhermsdorf	Elektrifizierung (vorzugsweise Einsatz von BEMU-Fahrzeugen) bei gleichzeitiger Aufwertung der Strecke durch zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Techn. Sicherung BÜ
5914	SchWeg	Bad Windsheim Neustadt (Aisch)	Instabile Anschlüsse in Neustadt (Aisch) in Richtung Nürnberg/Würzburg	Beschleunigung der Strecke durch Auflassung bzw. Anpassung von Bü
5914 5250	SchWeg	Neustadt/ Aisch Steinach	Fehlende Signalisierung für gleichzeitiges Einfahren in Bad Windsheim, niedrige Geschwindigkeit	Signalisierung in Bad Windsheim verbessern zur Beschleunigung SPNV, technische Sicherung/Auflassen von BÜ, Elektrifizierung
5920	SchWeg	Nürnberg Nordost Gräfenberg	Geringe Geschwindigkeit, langsames Kreuzen, viele nicht techn. gesicherte BÜ, keine Elektrifizierung	Techn. Sicherung BÜ, Signalisierung für gleichzeitiges Einfahren, Elektrifizierung,
5923	SchWeg	Nürnberg Nordost Fürth	nicht techn. gesicherte BÜ, keine Elektrifizierung, Langsamfahrstellen	Ausbau für regelmäßigen und schnellen SPNV
5934 5970	SchWeg	Nürnberg Feucht	Fehlende Variabilität der Gleisnutzung und eingeschränkte Fahrstraßen	Einbau weiterer Weichen und Signale
5942 5943	SchWeg	Knoten Nürnberg/Fürth	Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlaganlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und des DB Netz-Terminals könnte es bei steigendem Verkehrsaufkommen zu Verkehrspässen auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Bereich des Bahnhofs Eibach kommen.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung zusätzlicher Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten.
5950 5902	SchWeg	Nürnberg-Schweinau	Fehlende Verbindung für Umleiter und Güterverkehr	Verbindungskurve von Großmarkt nach Schweinau
5955	SchWeg	Nürnberg-Großmarkt Eltersdorf	Lange Wartezeiten vor Fürth Gbf wg. hoher Knotenbelastung; lange Fahrstraßenausschlüsse	Bau des Güterzugtunnels Nürnberg - Fürth.
5972	SchWeg	Nürnberg Fürth	Fehlende Variabilität der Gleisnutzung und eingeschränkte Fahrstraßen	Neuaufteilung der Fahrstraßen, zweigleisige S-Bahn-Stammstrecke mit Ausbau der Stationen Rothenburger Str. und Steinbühl
6024	SchWeg	Berlin-Wannsee Potsdam Hbf (S-Bahn)	Zu geringe Trassenkapazität und zu lange planmäßige Fahrzeiten der S-Bahn	Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h; zweigleisiger Ausbau zwischen Babelsberg und Potsdam
6036	SchWeg	Berlin-Südende Lankwitz (S-Bahn)	Eingleisigkeit führt zu Qualitätsproblemen im S-Bahn-Betrieb	Zweigleisiger Ausbau
6052	SchWeg	Leipzig-Miltitzer Allee Markranstädt	Einbindung Weißenfels - Naumburg in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz	Neubaustrecke zwischen Miltitzer Allee und Markranstädt
6078	SchWeg	(Berlin Stadtbahn -) Biesdorfer Kreuz Süd-Ost	Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (- Kostrzyn) Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 84 Kilometern
6078	SchWeg	(Berlin Stadtbahn -) Biesdorfer Kreuz Süd-Ost	Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (- Kostrzyn) Die Strecke ist dient ganz im Sinne der Netzresilienz auch als Ausweichstrecke für die Verbindung Berlin - Frankfurt/O. - Polen. Die Leistungsfähigkeit der Strecke ist derzeit aufgrund langer eingleisiger Abschnitte unzureichend.	Durchgängiger zweigleisiger Ausbau.
6081	SchWeg	Stralsund Berlin	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h und Blockverdichtung (Stralsund - Züssow)
6081 6772	SchWeg	Bahnhof Züssow Bahnhof Züssow	Durch die Herausforderungen des Klimawandels und der Zielsetzung der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird mit der Einführung des Deutschlandtaktes und der Leistungsausweitung auf der Strecke 6772 die Anpassung des Bahnhofs Züssow erforderlich. Zudem sollen zur Verbesserung der Betriebsqualität die Verkehre auf den Strecken 6081 und 6772 baulich und betrieblich voneinander getrennt werden.	Reaktivierung des Einfahrgleises der Strecke 6772 und Hausbahnsteigs im Bahnhof Züssow

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6087	SchWeg	Falkenhagen(b Nauen (BAR))		unzureichende Streckenkapazität, Leistungsfähigkeit	Schaffung von Überholgleisen am Berliner Außenring (Nesselgrund, Ahrensdorf, Falkenhagen(b Nauen)), damit der Güterverkehr besser durch den Berliner Raum kommen kann.
6100	SchWeg	Nauen	Berlin-Spandau	Streckenabschnitt hoch belastet, SPFV, SPNV; Fahrplankonflikte regelmäßig; La-Stellen; Neubau: Planfeststellung (Anbindung BBI)	Drittes Streckengleis. In Abhängigkeit Entscheidung S-Bahnverlängerung Spandau - Falkensee
6100	SchWeg	Anckelmannplatz	Rothenburgsort	Eingleisigkeit unmittelbar vor dem Knoten Hamburg Hbf für die Züge aus Richtung Büchen (Berlin und Schwerin)	Vollständiger zweigleisiger Ausbau des eingleisigen Abschnittes Richtung Rothenburgsort.
6100	SchWeg	Hamburg Hbf	Abzw. Hamburg Rainweg	Strecke 6100 Hamburg Hbf - Abzw. Hamb Rainweg: Durch Lastbeschränkung nur eingeschränkter SGV möglich, weil schwere Tzf nicht eingesetzt werden können.	Lösungsansatz: Ertüchtigung der Strecke und Anhebung der Streckenklasse von D 3 auf D 4. Effekte: Verbesserung Betriebsqualität, Reduzierung der Fahrplanzwänge, Reduzierung der Verspätungsübertragungen.
6100	SchWeg	Hamburg	Berlin	Um bei wachsendem Angebot im Personenverkehr auch zukünftig eine ausreichende Anzahl von Güterzugtrassen auf der auch für die Anbindung des Hamburger Hafens bedeutenden Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge-Berlin gewährleisten zu können, sind gezielte Ausbauten erforderlich.	Schaffung von drei- oder viergleisigen Abschnitten für fliegende Überholungen zwischen Personen- und Güterverkehr.
6100 6441	SchWeg	Ludwigslust		Um bei wachsendem Angebot im Personenverkehr auch zukünftig eine ausreichende Anzahl von Güterzugtrassen auf der auch für die Anbindung des Hamburger Hafens bedeutenden Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge-Berlin gewährleisten zu können, sind gezielte Ausbauten erforderlich.	Bau eines Überwerfungsbauwerks in Ludwigslust zur keuzungsfreien Verbindung der Strecken 6100 und 6441.
6107	SchWeg	Hannover	Berlin	Eingeschränkter Fahrplan und Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr	Wiederaufbau der Stammstrecke zwischen Bammme und Ribbeck zur Herstellung der Dreigleisigkeit, besser Viergleisigkeit
6107	SchWeg	Wolfsburg / Vorsfelde	Wustermark	Erweiterung der Kapazitäten auf dem Korridor Hannover - Berlin	Elektrifizierung der Stammstrecke (Altstrecke)
6110/6512	SchWeg	Brandenburg Hbf		Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Erhöhung der Streckenklasse auf D4. Fehlen der entsprechenden Streckenklasse liegt wohl an einer Weichenverbindung. Dies hat zur Folge, dass für die Bedienung des Kunden immer das Anlegen einer BZA erforderlich ist. Das macht die Zusammenarbeit mit dem Kunden unnötig umständlich.
6116	SchWeg	Nesselgrund (BAR)		unzureichende Streckenkapazität, Leistungsfähigkeit	Schaffung von Überholgleisen am Berliner Außenring (Nesselgrund, Ahrensdorf, Falkenhagen(b Nauen)), damit der Güterverkehr besser durch den Berliner Raum kommen kann.
6126	SchWeg	Ahrensdorf(BAR)		unzureichende Streckenkapazität, Leistungsfähigkeit	Schaffung von Überholgleisen am Berliner Außenring (Nesselgrund, Ahrensdorf, Falkenhagen(b Nauen)), damit der Güterverkehr besser durch den Berliner Raum kommen kann.
6142 6208	SchWeg	Cottbus Hbf	Görlitz Hbf (mit Verbindungskurve Horka Pbf – Gbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 94 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6170 6178 6172 6045	SchWeg	Berlin-Halensee Abzw. Nordkopf	Schöneberg – Tempelhof – Neukölln – Treptower Park (Fernbahnleihe des Berliner Südrings) mit Verbindungskurven nach Berlin- Grunewald, Berlin- Mariendorf und Berlin- Baumschulenweg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 28 Kilometern
6183	SchWeg	Berlin-Schönholz	Tegel ( - Hennigsdorf)	Behinderungsfreier Fahrplan im Nahverkehr nicht möglich; zu geringe Trassenkapazität im S-Bahn-Verkehr; fehlende Einbindung des Regionalverkehrs (Prignitzexpress)	Grunderneuerung sowie zweigleisiger Ausbau; Anpassung für den Regionalverkehr
6183 6504 6941	SchWeg	(Berlin- Gesundbrunnen -) Hennigsdorf	Wittstock – Wittenberge	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecke r auf etwa 139 Kilometern. Bau einer Verbindungskurve von Hennogsdorf Nord (Hdo) zur Strecke 6183
6200	SchWeg	Bf Pulsnitz	Bf Pulsnitz	Erhöhung Fahrplanstabilität	Realisierung gleichzeitiger Einfahrten in den Bf Pulsnitz
6200 6228	SchWeg	(Dresden-Neustadt-) Arnsdorf	Kamenz mit Verbindungskurve Arnsdorf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 26 Kilometern
6205	SchWeg	Cottbus Hbf	– Forst – Grenze D/PL (- Wrocław Główny)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 24 Kilometern. Die Maßnahme setzt die Weiterführung der Elektrifizierung auf polnischer Seite voraus.
6207 6218	SchWeg	Lohsa	Spreewitz	Errichtung ist notwendig, um von Horka direkt in Richtung Spreewitz fahren zu können (Wegfall RiWe Knappenrode) - geringerer Ressourceneinsatz, Tfz, Tf	Neubau einer Verbindungskurve im Raum Knappenrode, um von Horka direkt in Richtung Spreewitz fahren zu können (Wegfall Richtungswechsels in Knappenrode)
6212	SchWeg	Dresden-Klotzsche	Görlitz – Grenze D/PL (- Wrocław Główny) (Hinweis: Ab Görlitz Elektrifizierung mit 3 KV Gleichstrom zur Einführung polnischen SPNVs in den Bahnhof Görlitz)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 96 Kilometern
6212	SchWeg	Dresden-Neustadt	Dresden-Klotzsche	Beschränkte Streckenkapazität; Bereitstellung der Finanzmittel	Wiederaufbau 3. Gleis im Abschnitt Dresden-Neustadt - Dresden-Klotzsche.
6214 6215 6216 6217	SchWeg	(Dresden-Neustadt - )Bischofswerda	Zittau	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 68 Kilometern

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
6240	SchWeg	Bf Schöna	Bf Schöna	Erhöhung der Flexibilität in der Betriebsführung	Zusätzliche Weichenverbindung im Bf Schöna (Südkopf)
6240	SchWeg	Pirna	Bad Schandau	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Zusätzliche Überleitstellen/Kreuzungsmöglichkeiten schaffen
6240	SchWeg	Rathen	Bad Schandau	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit dringend erforderlich,	zusätzliche Blocksignale, Herstellung höherer Durchlassfähigkeit (heute 12 km Abschnitt)
6255	SchWeg	Chemnitz Hbf. [DC]	Mittweida [DMW]	Keine Gleiswechsel-Möglichkeit im Abschnitt Chemnitz-Mittweida (ca.18 km). Bei Sperrung eines Richtungsgleises der zweigleisigen Strecke kann das halbstündige SPNV-Angebot nicht aufrechterhalten werden. Zur Aufrechterhaltung des SPNV- Angebotes in Störungs- bzw. Bauzuständen ist eine Kapazitätserhöhung der Strecke notwendig.	Wiedererrichtung einer Überleitstelle im Bereich der Ortschaft Oberlichtenau bzw. Blockverdichtung.
6255 6257 6258 6385 6645	SchWeg	Chemnitz Hbf. [DC]		Kapazitätsbeschränkungen während den Zu- und Abläufen des Taktknoten Chemnitz Hbf. im Bereich der östlichen Bahnhofseinfahrt. Grund hierfür sind sich gegenseitig ausschließende Trassenanforderungen.	Errichtung einer zweiten Querungsmöglichkeit (Weichenstraße) im Bereich der östlichen Bahnhofseinfahrt.
6258	SchWeg	Chemnitz Hbf. [DC]	Niederwiesa (DNR)	Insbesondere in Zulaufzeiten auf den Taktknoten Chemnitz Hbf. besteht eine hohe Auslastung des Streckenabschnittes Chemnitz – Niederwiesa. Für den weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells, die bessere Stabilisierung der verkehrenden SPNV Linien im Verspätungsfall und die Vorhaltung für Trassen des SGV ist eine Kapazitätserweiterung nötig.	Kapazitätserhöhung im Abschnitt Chemnitz – Niederwiesa, beispielsweise durch Blockverdichtung bzw. den partiellen Wiederaufbau eines dritten Streckengleises.
6269	SchWeg	Bf Berga (Elster)		geplantes Kreuzungsregime durch RÜ, Sicherungstechnik und schmale Bahnsteige nicht möglich	Umbau Bf Berga (Elster) mit neuer Lage RÜ, neue Bahnsteiganordnung und neue Sicherungstechnik für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten
6270	SchWeg	Plauen (Vogt) oberer Bf	Vojtanov	Teilweise Eingleisigkeit der Strecke und lange Kreuzungszeiten in den Kreuzungsbahnhöfen, fehlende Elektrifizierung	Zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, ESTW-Technik
6296	SchWeg	Gotha	Leinefelde	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung
6296	SchWeg	Bf Dachrieden	Hp Silberhausen	verkehrlich sinnvollerer Fahrplankonzept durch fehlende Kreuzung nicht umsetzbar	Bau einer Begegnungsmöglichkeit
6298	SchWeg	Bf Zella-Mehlis		eine Flügelung (Vereinigen) ist im Bf Zella-Mehlis nicht möglich	Einbau eines Zugdeckungssignales im Gleis 3 für den einfahrenden Zug aus Richtung Suhl / Schmalkalden
6298 5240	SchWeg	Neudietendorf	Schweinfurt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung der Strecken
6299	SchWeg	(Erfurt Hbf-) Arnstadt	Saalfeld	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 48 Kilometern
6300	SchWeg	Bf Erfurt Hbf	Bf Sangerhausen	Zu geringe Streckengeschwindigkeit (ab Sömmerda) und Geschwindigkeitseinbruch bei Heldrungen auf 70 km/h.	Ertüchtigung Oberbau, Ingenieurbauwerke und Erdbauwerke und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h (konventionell)

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
6300 6302	SchWeg	Bf Erfurt Hbf		Fahrzeitintensive Einfahrt nach Erfurt Hbf	Änderung der Geschwindigkeitssignalisierung in der Einfahrt aus Richtung Erfurt Nord bzw. Erfurt Ost (Streckengeschwindigkeit bis Beginn Bahnsteig, danach 30 km/h)
6302	SchWeg	Erfurt Hbf	Kühnhausen	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung
6305 6383	SchWeg	Abzw Saaleck	Probstzella	Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangames Profil)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangames Profil) auf bis zu 160 km/h
6305 6383 5010	SchWeg	Abzw. Großheringen (Saalebahn)	Lichtenfels	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit erforderlich, Umleitungsstrecke Bau	Herstellung mehrerer Überholungsgleise für 740m Züge
6306	SchWeg	Zeitz	Weißenfels	Eingeschränkte Nutzbarkeit des Kreuzungsbahnhofes Prittitz (Bahnhof besitzt in Richtung Teuchern kein Ausfahrtsignal, Züge aus Teuchern müssen somit erst eingefahren sein, bevor Züge der Gegenrichtung in Weißenfels abfahren können.)	Nachrüstung eines Ausfahrtsignals im Bahnhof Prittitz in Richtung Teuchern
6307	SchWeg	Weimar	Gera Hbf	Zu geringe Streckengeschwindigkeit (bogenlangames Profil)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (bogenlangames Profil) auf bis zu 120 km/h
6307	SchWeg	Bf Erfurt Hbf	Bf Weimar	zu geringe Streckengeschwindigkeit	Anhebung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Erfurt - Weimar auf bis zu 160 km/h (konventionell)
6307 6268	SchWeg	Weimar	Gößnitz / Lehdorf	Zu geringe Streckengeschwindigkeit. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es zudem sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung des Abschnittes Weimar - Gößnitz / Lehdorf und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bis zu 160 km/h
6311	SchWeg	Eisenach	Meiningen	Zu geringe Streckengeschwindigkeit auf noch nicht sanierter Strecke, Geschwindigkeitseinbrüche an Mängelstellen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h, Beseitigung von Mängelstellen
6311	SchWeg	Grimmenthal	Eisfeld	Auf dem Streckenabschnitt Grimmenthal - Eisfeld - Sonneberg können zum heutigen Zeitpunkt keine Anschlüsse in Grimmenthal an die RE in Richtung Erfurt und Schweinfurt sichergestellt werden. Mit dem Streckenausbau von 80 km/h auf 100 km/h wäre es möglich, mit einer schnellen RB die meisten Halte zu bedienen und die Anschlüsse in Grimmenthal sicherzustellen.	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
6322	SchWeg	Rostock	Stralsund	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr aufgrund fehlender Kreuzungsmöglichkeiten	Einrichtung einer Fernverkehrskreuzung in Ribnitz- Damgarten West
6322	SchWeg	Bahnhof Velgast	Bahnhof Stralsund	Durch die Nichtrealisierung der VDE1 bestehen bereits heute Kapazitätsengpässe auf Teilstrecken zwische Rostock und Stralsund. Mit der Reaktivierung der Darßbahn soll zusätzlich eine durchgehende Regionalbahnverbindung zwischen Prerow und Stralsund geschaffen werden, was die Situation auf den Streckenabschnitt Velgast - Stralsund weiter zuspitzt.	Zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Stralsund und Velgast
6328	SchWeg	Angermünde	Stettin	Geringe Streckengeschwindigkeit; zusätzliche Zeitverluste durch lange La-Stelle im Südschnitt mit v <sub>max</sub> =50 km/h; Strecke nicht elektrifiziert	Elektrifizierung und Ausbau durchgängig für 160 km/h; kurzfristig mindestens Wiederherstellung von 120 km/h Streckengeschwindigkeit im Südschnitt

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
6340	SchWeg	Kassel/Bebra	Bebra/Kassel	Bf Bebra: die gleichzeitige Ausfahrt von Gleis 8 nach Kassel mit gleichzeitiger Einfahrt von Kassel nach Gleis 3 ist nicht möglich	Einbau einer Weichenverbindung analog 337 / 338
6340	SchWeg	Halle (Saale)	Erfurt	Zu lange Fahrzeiten im Fern- und Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6340 6305 6383	SchWeg	Naumburg	Probstzella (Saalfeld, Saalfeld - Probstzella)	Mischbetrieb im Fern-, Nah- und Güterverkehr behindert fahrplanmäßigen Betriebsablauf; zu lange planmäßige Fahrzeit;	Einrichtung einer abgestuften v-Signalisierung (Saalfeld); Blockverdichtung;
6340 6367	SchWeg	Leipzig Hbf	Großkorbetha Bf	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h
6343	SchWeg	Nordhausen Bf.	Eichenberg	Mangelnde Durchlässigkeit des Bf Nordhausen (keine Durchfahrmöglichkeit für Gz mit Streckengeschwindigkeit bei regelmäßig besetzten drei Bahnsteiggleisen)	Errichtung eines zügig befahrbaren Gz-Gleises in Nordhausen auf vorhandenem Bahngelände
6343	SchWeg	Halle (Saale) Hbf	Eichenberg	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf durchgängig zu 140 km/h
6343	SchWeg	Angersdorf	Nordhausen	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Blockverdichtung
6344	SchWeg	Halle (Saale)	Aschersleben	Im Rahmen des Streckenausbaus Halle (S) Hbf - Halberstadt wurden zahlreiche Kreuzungsmöglichkeiten zurückgebaut. Folge: Die Streckenkapazität ist gesunken, die Pünktlichkeit hat sich drastisch verschlechtert.	Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit durch 2-gleisigen Ausbau mindestens zwischen Könnern und Domnitz
6360	SchWeg	Leipzig	Cottbus	Zu lange Fahrzeiten im Nahverkehr	Ausbau auf 160 km/h
6360 6345 6371	SchWeg	Leipzig	Torgau	Zu geringe Kapazität wegen Eingleisigkeit	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Bereich Eilenburger Tunnel bis Leipzig-Heiterblick mit Ausbau des Tunnelprofils zur Beseitigung des stromlosen Streckenabschnittes
6360 6369 6380 6403	SchWeg	Güterring Leipzig		Zu geringe Streckenkapazität	Erhöhung der Blockdichte und Geschwindigkeit, Einbau fehlender Weichenverbindungen zur flexiblen Nutzung des Güterringes für Nahverkehrszüge im Umleitungsfall (z.B. Weichenverbindung vom Bf. Wahren in Richtung Leutzsch) durch Ersatz der Kreuzungen im Streckengleis der S-Bahn)
6362	SchWeg	Gera Hbf	Leipzig	Zu geringe Streckengeschwindigkeit	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h
6362	SchWeg	Bahnhof Werdau		Derzeit ist im Bahnhof Werdau kein Zusammenführen von Zugteilen aus Zwickau und Plauen (Vogtl) (-Hof) zur gemeinsamen Weiterfahrt nach Leipzig möglich, dadurch sind wiederum keine kostengünstigen Direktverbindungen Plauen (Vogtl) - Leipzig möglich.	LST-Nachrüstung (Zwischensignal) im Bahnhof Werdau, vsl. ausreichend an Gleis 1
6362 5021	SchWeg	Plauen (V) ob Bf Bad Steben	Hof Hbf Hof Hbf	Fehlende Weichenverbindung im Nordkopf des Bahnhofes Hof Hbf (Zusammentreffen der Strecken aus Richtung Plauen und Bad Steben) behindert den Betriebsablauf	Schaffung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten durch Herstellung einer Gleisverbindung von Weiche W 119 zur Weiche W 122
6363	SchWeg	Leipzig	Wurzen	Zu hoher Zeitbedarf für Überholung in Borsdorf	Einbau schlanker Weichen in Borsdorf für schnelle Überholungen, Erhöhung der Blockdichte für "schnelles" Hinterherfahren nach einer Überholung
6363 6250 6252 6253	SchWeg	Riesa	Coswig (Sachs)	Verdichtung des SPNV-Angebotes nicht bedarfsgerecht möglich	Knoten Riesa: geplanter Ausbau des Bahnhofes Riesa, niveaufreier Abzweig in Zeithain Bogendreieck /Bf Coswig -Coswig Stw1 niveaufreier Abzweig Strecke 6386 (Borsdorf - Coswig) / Kreuzungsmöglichkeit für Züge von/ nach Elsterwerda im Bf Großenhain Cottb. Bf / Blockverdichtung Großenhain Cottb.Bf - Priestewitz / Erhöhung der Nutzlänge von Gleis 14 in Großenhain Cottb.Bf; /zweigleisiger Ausbau Großenhain CottbBf-Priestewitz; / niveaufreier Abzweig 6252 von 6363 in Priestewitz / Geschwindigkeitserhöhung zwischen Ruhland und Priestewitz

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6363 6255	SchWeg	Riesa	Seerhausen	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Kurve Riesa: Wiederherstellung direkte Verbindungskurve von Leipzig nach Chemnitz
6366 6385	SchWeg	Leipzig Hbf	Chemnitz Hbf	Weitgehend eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke. Daher derzeit mit lokbespannten Wagenzügen keine Ausnutzung der streckenseitigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h möglich; dadurch suboptimale Reisezeiten und unzureichender Komfort für Fahrgäste Fehlende Elektrifizierung verhindert sinnvolle Nutzung durch Züge des Güterverkehrs.	Durchgängige Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau.
6382 6387 6403 6053	SchWeg	Leipzig	Halle (Saale)	Lange Reisezeiten	Einbau von schlanken Weichen in den Abzw. Slevogtstraße, Gröbers und Dieskau
6385	SchWeg	Bahnhof Burgstädt	Bahnhof Burgstädt	fehlende Kreuzungsmöglichkeit für Verkehre Leipzig – Chemnitz, insb. bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf	Neubau Kreuzungsgleis (mit Bahnsteig) im Bahnhof Burgstädt
6385	SchWeg	Geithain	Küchwald	Strecke (Leipzig – Bad Lausick –) Geithain – Chemnitz ist weit überwiegend eingleisig. Auf den wenigen zweigleisigen Abschnitten Geithain – Narsdorf und Wittgensdorf ob Bf – Küchwald ist kein vollständiger Gleiswechselbetrieb eingerichtet, so dass gerade im Verspätungsfalle unnötige Restriktionen einen stabilen Verkehrsablauf behindern. Gilt insbesondere, aber nicht nur, für den Güterverkehr zum Heizkraftwerk Chemnitz-Nord, das über den Bahnhof Küchwald bedient wird. Es bestehen nur eingeschränkte Fahrstraßen zwischen dem Anschluss HKW und der freien Strecke.	Einrichtung Gleiswechselbetrieb für alle zweigleisigen Abschnitte der Strecke 6385 zwischen Geithain und Küchwald sowie LST-Nachrüstung im Bahnhof Küchwald zur Flexibilisierung der Fahrmöglichkeiten zwischen Anschluss HKW und beiden Streckengleisen
6386	SchWeg	Borsdorf	Meißen	Einführung Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	Elektrifizierung der Strecke Borsdorf – Döbeln, um die Regionalbahn-Bedienung durchgehend auf S-Bahnverkehr umstellen zu können.
6386	SchWeg	Borsdorf	Meißen	Lange Reisezeiten, kein 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma möglich	Wiederherstellung des zweiten Streckengleises auf dem Abschnitt Borsdorf - Grimma
6393 6425 6344	SchWeg	(Goslar -) Vienenburg	Halberstadt – Halle Hbf	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 137 Kilometern
6401 6402	SchWeg	Wittenberge	Magdeburg	Zu lange Fahrzeiten im Nah- und Fernverkehr; Kapazitätsbeschränkungen aufgrund fehlender Überleitverbindungen/Konflikte SPNV-SGV	Ausbau auf 160 km/h; Einbau zusätzlicher Überleitverbindungen in Demker sowie zwischen Eichstedt und Goldbeck
6401 6426	SchWeg	Wittenberge	Stendal	Zugang von Güterzügen zum Zellstoffwerk in Niedergörne (hohes und noch steigendes Aufkommen)	Bau einer Verbindungskurve aus Richtung Wittenberge in die Nebenbahn Borstel - Niedergörne
6403 6406	SchWeg	Bf. Schönebeck (Elbe)		Zur Reduzierung häufiger Fahrstraßenkreuzungszeiten im südlichen Ein- bzw. Ausfahrbereich des Bfs. Magdeburg Hbf ist eine frühzeitige Entflechtung der Verkehre in Schönebeck erforderlich.	Umbau des Bfs. Schönebeck (Elbe) für Relationstrennung schnelle / langsame Züge
6404	SchWeg	Magdeburg-Fermersleben	Halberstadt	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 54 Kilometern
6405	SchWeg	Wegeleben	Thale	Niedrige Streckengeschwindigkeit	Streckenausbau auf 120 km/h

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
6405	SchWeg	Wegeleben	Thale	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 21 Kilometern
6409	SchWeg	Abzw Glindenberg	Oebisfelde	Zu niedrige Streckengeschwindigkeit	Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
6409	SchWeg	(Wolfsburg Hbf -) Oebisfelde	Haldensleben – Abzw. Glindenberg(- Magdeburg Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 56 Kilometern
6411 5919 6388	SchWeg	Leipzig	Bitterfeld	Kapazitätskonflikte SPNV/SPFV	Umbau des Knotens Mockau mit Schaffung von schlanken Weichenverbindungen zur Erhöhung der Flexibilität der Fahrmöglichkeiten
6419	SchWeg	Dessau	Köthen	Zu niedrige Streckengeschwindigkeit	Erhöhung Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
6420	SchWeg	Köthen	Aschersleben	Zu niedrige Streckengeschwindigkeit	Erhöhung Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
6423 6118	SchWeg	(Magdeburg Hbf -) Schönebeck-Salzelmen	Güsten - Blankenheim Trennungsbahn-hof (- Erfurt Hbf)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 66 Kilometern
6441	SchWeg	Schwerin Görries	Schwerin Hbf	Lange Zugfolgezeiten zwischen Schwerin Hbf und Schwerin Görries von 3 SPNV-Linien und zeitweise SPFV	Blockverdichtung zwischen Schwerin Görries und Schwerin Hbf durch Umwandlung der Vorsignale in Schwerin Görries Nord bzw. Schwerin Hbf in Blocksignale
6605	SchWeg	Heidenau	Altenberg	Nicht nur der Klimaschutz, auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe sprechen für die Schaffung der Infrastruktur für den Einsatz alternativer Antriebsformen im Regionalnetz	Ertüchtigung der Infrastruktur / Streckenklasse für Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge Heidenau – Altenberg Ladeabschnitt für Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge Heidenau – Köttewitz
6606	SchWeg	Dresden-Klotzsche	Königsbrück	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 20 Kilometern
6606	SchWeg	Dresden-Klotzsche	Königsbrück	Nicht nur der Klimaschutz, auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe sprechen für die Schaffung der Infrastruktur für den Einsatz alternativer Antriebsformen im Regionalnetz Verdichtung des SPNV-Angebotes	Erhöhung Streckengeschwindigkeit bis zu 80 km/h Modernisierung Sicherungstechnik
6618 6619	SchWeg	Flöha [DFL]	Olbernhau-Grünthal [DOGT]; Marienberg [DMG]	Die Bahnstrecke Flöha – Olbernhau ist als letzte Bahnstrecke im Bereich der DB Regionetz Erzgebirgsbahn noch mit dem Betriebsverfahren „Zugleitbetrieb“ ausgestattet.	Umrüstung der Bahnlinie auf moderne Stellwerkstechnik und Errichtung eines ETSW in Olbernhau.
6636 6385	SchWeg	Bahnhof Wittgensdorf ob. Bhf		Ausbau Weichenverbindung sowie fehlende Rangierfahrstraßen bzw. Rangiersignale verhindern Kopfmachen von Zügen in Wittgensdorf ob. Bhf	Wiedereinbau Weichenverbindung aus Ri. Burgstädt nach Gleis 1 im Bhf. Wittgensdorf ob. Bhf oder Einrichtung von Rangierfahrstraßen und Rangiersignalen zum Kopfmachen in Wittgensdorf ob. Bhf
6645	SchWeg	Chemnitz-Süd [DCS]	Aue (Sachs.) [DAU]	Im Zuge der Elektrifizierung des "Chemnitzer Modells" und zur Beschaffung einer einheitlichen, elektrischen Tram-Train-Fahrzeugflotte besteht als eine der wenigen nicht-elektrifizierten Streckenabschnitte die Bahnlinie Chemnitz-Süd – Aue.	Errichtung einer Oberleitungsanlage inkl. dazugehöriger Stromversorgung auf dem Abschnitt Chemnitz-Süd – Aue (Sachs.) mit Lückenschluss zur Bahnlinie Dresden – Werdau.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6645	SchWeg	Thalheim (Erzg.) [DTAL] Aue (Sachs.) [DAU]	Der Streckenabschnitt Thalheim – Aue (Sachs.) ist mit dem aktuellen 60' Takt im SPNV nahezu ausgelastet. Zur Stabilisierung der SPNV-Linien zwischen Chemnitz und Aue im Verspätungsfall und für die Kapazitätserhöhung für die übrigen Verkehre ist eine zusätzliche Kreuzungsstelle anzustreben.	Zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit auf dem Gebiet der Stadt Löbnitz.
6650	SchWeg	Zwickau (DZW) Voigtsgrün (DVO)	Fehlende Kreuzungsmöglichkeit	Verlegen des Kreuzungsbahnhofs von Voigtsgrün nach Ebersbrunn-Stenn
6683 6686 6709	SchWeg	(Saalfeld -) Hockeroda Wurzbach – Blankenstein	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 39 Kilometern
6702	SchWeg	Fröttstädt	Anpassungen insbesondere für den Einsatz alternativer Antriebstechnologien erforderlich	Elektrifizierung Gleis 3
6707	SchWeg	Gerstungen Heiboldshausen - (Unterbreizbach)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 24 Kilometern
6707	SchWeg	Dankmarshausen	Leistungsfähigkeit zu gering, Kapazitätserhöhung erforderlich	Bau von Kreuzungsgleisen im Bereich von Dankmarshausen erforderlich für die Abwicklung von zusätzlichen Verkehren der Fa K+S
6713 6714 6715	SchWeg	Bf Kühnhausen Bf Bad Langensalza	zu geringe Streckengeschwindigkeit und viele La-Stellen	Geschwindigkeitserhöhung durch sicherungstechnische Aufwertung der Bahnübergänge
6726	SchWeg	Naumburg Nebra	Niedrige Streckengeschwindigkeit wegen fehlenden Streckenblocks und zahlreichen Bahnübergängen	Ausrüstung der Bahnübergänge mit technischer Sicherung / Verlegung oder Auflassung; Nachrüstung Streckenblock oder Einrichtung eines technisch unterstützten Zugleitbetriebes
6768 6772 6773 6774	SchWeg	Bahnhof Züssow Bahnhof Swinemünde	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der extremen Verkehrsbelastung der Straßen in der Region sollen große Teile des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden. Dazu soll das Angebot im SPNV auf einen 20-Min-Takt verdichtet werden. Die hohe Zugfrequenz macht eine Anpassung/Modernisierung der Sicherungstechnik erforderlich.	Umrüstung der bestehenden Sicherungstechnik auf ESTW und ETCS Level 1
6768 6772 6773 6774	SchWeg	Bahnhof Züssow/ Bahnhof Zinnowitz Bahnhof Swinemünde /Bahnhof Peenemünde	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der extremen Verkehrsbelastung der Straßen in der Region sollen große Teile des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden. Dazu soll neben einer Taktverdichtung auch die Kapazität des eingesetzten Fahrzeugmaterials erhöht werden, was bei den derzeitigen Bahnsteiglängen kritisch ist.	Alle Bahnsteige der UsedomerBäderbahn sind einheitlich auf eine Länge von 130 m auszubauen.
6773	SchWeg	Bahnhof Trassenheide Deckungsstelle Brücke Wolgast	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der extremen Verkehrsbelastung der Straßen in der Region sollen große Teile des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden. Dazu soll das Angebot im SPNV ausgeweitet werden. Dazu werden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten auf der Strecke zwischen Wolgast und Heringsdorf benötigt.	Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofs in der Ortslage Mahlzow

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
6773	SchWeg	Bahnhof Ückeritz	Bahnhof Schmollensee	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der extremen Verkehrsbelastung der Straßen in der Region sollen große Teilledes Verkehrs auf die Schien verlagert werden. Dazu soll das Angebot im SPNV ausgeweitet werden, wozu zusätzliche Kreuzungs- bzw. Überholungsabschnitte erforderlich werden.	zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen den Bahnhöfen Ückeritz und Schmollensee
6774	SchWeg	Bahnhof Zinnowitz	Bahnhof Peenemünde	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Umbau des Haltepunktes Trassenmoor zu einem Kreuzungsbahnhof (Reaktivierung).
6778 6773	SchWeg	Bahnhof Heringsdorf	Bahnhof Heringsdorf	Mit der Reaktivierung der Eisenbahnsüdanbindung wird die Anpassung der Infrastruktur im Bahnhof Heringsdorf erforderlich. Dabei sind die Infrastrukturen der Strecken 6768(süd) und 6773 baulich und betrieblich voneinander zu trennen.	Umbau des Bahnhofs Heringsdorf zur Einbindung der Strecke Ducherow - Heringsdorf incl. Fernverkehrsanlagen
6851	SchWeg	Könnern - Baalberge		Zu geringe Streckengeschwindigkeit wegen Bahnübergängen (Sichtdreiecke nicht überall herstellbar und nicht vorhandene Aufstellflächen für KFZ)	Wo umsetzbar, Beseitigung der BÜ bzw. Ersatz durch Straßenüberführungen; Erneuerung/Einbau zusätzlicher technischer Sicherung
6851	SchWeg	Könnern	Baalberge (- Bernburg)	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 11 Kilometern
6866	SchWeg	Halberstadt -/ Halberstadt Ost	Blankenburg	Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig zu elektrifizieren. Dafür sprechen auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe.	Elektrifizierung auf etwa 22 Kilometern
2154 2209 2232	SchWeg	Hafenanbindung Herne		Kapazitäten reichen nicht aus	Ehemalige Strecken reaktivieren und punktuell erweitern um Kopfmachen von Zügen in Richtung Osten zu vermeiden, z.B. 2232, 2154, ehemalige Erzbahn oder 2209.
1511	Schweg	Abzweig Oldenburg- Hemmelberg	Abzweig Oldenburg- Tweelbäke	Nutzung der Strecke zur Schaffung von Alternativrouten für den langlaufenden Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor	Elektrifizierung

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
------------------------------------	----------	---	---------------------	----------------------------------

#### Maßnahmenvorschläge für Serviceeinrichtungen

Aalen	SE	Aalen Bf		Zu geringe Bahnsteigkapazität	Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen
Abensberg	SE	Abensberg Bf		Die Züge im Gleis 2 können nur über einen höhengleichen Übergang von Gleis 1 erreicht werden. Dieser muss durch den örtlichen Fahrdienstleiter zeitaufwendig gesichert werden. In dieser Zeit steht er für die betriebliche Abwicklung der Zugfahrten nicht zur Verfügung, was zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen im SPNV und Wechsel zum Pkw führt. In Zeiten des Klimawandels darf so etwas nicht vorkommen.	Bau eines Außenbahnsteiges inkl. Über-/Unterführung für die Fahrgäste und Entfall des höhengleichen Überweges im Gleis 1.
Andernach	SE	Andernach		Abstellgleise fehlen und Ausziehgleis ist zu kurz	Schaffung weiterer Abstellgleise und Ausziehgleis auf 740 m verlängern.
Aumühle	SE	Aumühle		Am Endpunkt der S-Bahn besteht nach dem weitgehenden Entfall der Regionalbahnzüge zwischen Aumühle und Büchen keine Übergangsmöglichkeit vom bzw. zum Regionalverkehr. Einige Verkehrsbeziehungen (z.B. Reinbek-Schwarzenbek) können nur mit aufwendiger Unwegfahrt (Umsteigen in Bergedorf) bedient werden.	Neubau von zwei Außenbahnsteigen an den durchgehenden Hauptgleisen der Strecke 1140. Barrierefreie Erschließung (neuer Aufzug für Bahnsteig am Streckengleis Hamburg-Berlin, bzw. durch ebenerdige Anbindung des Bahnsteigs am Streckengleis Berlin-Hamburg).
Bad Friedrichshall-Jagstfeld	SE	Bad Friedrichshall-Jagstfeld		Durch die Taktausweitung der Heilbronner Stadtbahn ist die bestehende Infrastruktur im Bahnhof für die Abwicklung der Audi-Verkehre nicht mehr ausreichend vorhanden. Die Aufnahme der prognostizierten Mehrverkehre kann nicht sichergestellt werden.	Bau eines zusätzlichen zuglangen (750 m) Gleises im Bahnhof (zweiseitig angebunden und elektrifiziert)
Basel Bad Rbf	SE	Basel Bad Rbf		Fehlende Gleise für Zugbildungsaufgaben	Reaktivierung von Gleisen in der ehem. C-Gruppe des Bahnhofs Basel Bad Rbf
Beelitz-Heilstätten	SE	Michendorf		Eine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Bei steigendem Aufkommen ist die Einfahrgruppe in Seddin am Kapazitätslimit. Die zusätzlichen Puffergleise in Michendorf dienen der kurzzeitigen Abstellung von Zügen. Ebenfalls können dort auch LPW/TFZW durchgeführt werden, was die Anlage zusätzlich entlasten würde.
Berlin-Ruhleben Gbf	SE	Berlin-Ruhleben Gbf		Keine ausreichende Nutzlänge der APS-Gleise für Neuverkehre aus Bremerhaven im Bf. Ruhleben vorhanden. Zu geringe Kapazitäten für die Lokabstellung.	Erweiterung für Lokabstellung und Anpassung der Infrastruktur an längere Züge. (740 m) (Neuverkehre aus Bremerhaven)
Berlin-Ruhleben Gbf	SE	Berlin-Ruhleben		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Ein- bzw. Ausstiegshilfe Gleis 602 (Nach Bauarbeiten ist der Höhenunterschied zwischen Wagen und Rangierweg zwischen Gleis 602 und Weiche 611 zu hoch, um dort abzusteigen)
Berlin-Westhafen	SE	Hafenanbindung		Gleise sind zu kurz und Elektrifizierung fehlt	Erweiterung auf 2x 740m Gleise inkl. Elektrifizierung.
Bettenhausen	SE	Bettenhausen		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Errichtung Rangierwege und technische BÜ-Sicherung um Bedienung Papierfabrik einmännig durchführen zu können. Mit Rangierwegen im Bf Papierfabrik ca. 2000m Rangierweg bauen. Umrüstung von 2 BÜ, von Postensicherung auf technische Sicherung.
Betzdorf (Sieg)	SE	Betzdorf (Sieg)		Nicht ausreichende Anzahl an Ein-/Ausfahr- und Zugbildungsgleisen im Siegerland für Wagenzuglängen bis 700 m.	Erweiterung der Serviceeinrichtungen mindestens ein Gleis mit 740 m Nutzlänge und Oberleitung.
Brackwede Gbf	SE	Brackwede Gbf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Die Beleuchtung in den Gleisen 10, 14 u. 30 müsste dringend erneuert werden. Es ist zwar schon etwas Bewegung in diese Angelegenheit gekommen, leider zieht sich dieser Mangel aber schon seit 2018 hin.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
Brake/Unterweser	SE	Brake/Unterweser	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitsicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Einstellung des Ablaufbetriebs in der Anlage. In Kombination mit der Idee 1270 (Schließung Bü-Weserstr.) könnte die Nutzlänge der Gleise und folglich die Kapazität erhöht werden. Am Spurplan des Stellwerks wäre nichts anzupassen da dieser Bereich schon heute vom FDL-Stellwerk aus gesteuert wird. Zuletzt wäre dieser Umbau sehr von Vorteil für die Anwohner, da die Lärmemissionen durch den Ablaufbetrieb reduziert werden.	
Bremen Rbf	SE	Bremen Rbf	Verdrängung der Drehscheibenfunktion aus den Häfen ins Hinterland	Neubau eines zweigleisig angeordneten Umschlagterminals mit ausreichenden Vorstellgruppen (Drehscheibe Nordwest)	
Bremerhaven-Speckenbüttel	SE	Bremerhaven-Speckenbüttel	Durch hohes Verkehrsaufkommen im Hafen Ausbau der Kapazitäten als Vorstellgruppen dringend erforderlich.	Erweiterung der Richtungsgruppe um 20-er und 50-er Harfe (jeweils 8 Gleise)	
Bremerrhaven-Speckenbüttel	SE	Hafenanbindung	Es fehlen Abstellflächen für E-Lokomotiven	Optimierung des Angebots an elektrifizierten Abstellplätzen	
Bundsbüttel Gbf	SE	Hafenanbindung	Kapazitäten reichen nicht aus	Neu-/ Ausbau bzw. Sanierung	
Dortmund Hbf	SE	Dortmund Hbf	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 1	
Dortmund-Obereving Gbf	SE	Dortmund-Obereving Gbf	Hohe Zugfrequenz verursacht Kapazitätsprobleme.	Kapazitätserweiterung durch Wiederinbetriebnahme von Dortmund-Güterbahnhof und/oder Dortmund-Eving	
Duisburg Hafen	SE	Hafenanbindung	es besteht Ausbaubedarf in mehreren Bahnhöfen in Duisburg	Ausbau der Kapazitäten der umliegenden, DB Netz eigenen Vorbahnhöfe.	
Duisburg-Ruhrort Hafen	SE	Duisburg-Ruhrort Hafen	Duisburg-Ruhrort Hafen	Geringe Abstell- und Zugbildungskapazitäten	Neubau von 3 Zugbildungsgleisen und 6 Weichen. Elektrifizierung dieser 3 Gleise sowie von Gleis 247. Neubau einer Bremsprobeanlage und Gleisfeldbeleuchtung. Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik (EOW).
Düsseldorf Hbf	SE	Düsseldorf Hbf		Einrichten Hausbahnsteig Gleis 2 Ziel: ermöglicht flexiblere Betriebsführungen im Bf. Düsseldorf Hbf	
Düsseldorf-Derendorf Rbf	SE	Düsseldorf-Derendorf Rbf	zu kurze und zu wenige Gleise	Erhöhung der Gleislänge und Anzahl Gleise zur Bedienung des Hafens Düsseldorf.	
Düsseldorf-Hafen	SE	Zuführungsgleis zum NDH-Hafenbahnhof Düsseldorf	aufwändige Betriebsführung wegen Gleislücken und fehlenden Gleisverbindungen	Lückenschluss im Gleis 5 und Anpassung der Gleisverbindung (Gleis 4/5) - Verlängerung nach Osten über die Völklinger-, Volmerswerther- und Martinsstraße.	
Essen Hbf	SE	Essen Hbf	Essen Hbf	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Zusätzlicher Bahnsteig für Züge von Werden kommend in Essen Hbf Gleis 13
Frankfurt Hafen	SE	Frankfurt Ost Güterbahnhof	Kapazitäten reichen nicht aus	Zusätzliche Abstellgleise und Rangierkapazitäten für die Bedienung des Hafens schaffen.	
Fürth Hbf	SE	Fürth Hbf	Fehlende Bahnsteigkapazität	Weitere Bahnsteigkante an Gleis 8	
Fürth i. Odw.	SE	Fürth i. Odw.	Fürth i. Odw. Keine Abstellmöglichkeit für Fahrzeuge am Endpunkt der Weschnitzalbahn. Eingeschränkte betriebliche Flexibilität.	Herstellung eines verlängerten Bahnsteiges und/oder eines Abstellgleises zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität	
Gelsenkirchen-Hafen	SE	Hafenanbindung	Kapazitäten reichen nicht aus, fehlende Elektrifizierung	Mehr elektrifizierte Gleise und Reaktivierung stillgelegter Gleise.	

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Gerstungen	SE	Bln-Ruhleben		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Herstellung eines nutzbaren Weges über die Gleise zum Elektranten (Gleis 623)
Gerstungen	SE	Gerstungen		Unzureichende Anagenkapazität für K&S-Verkehre	Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten in Gerstungen inklusive Verlängerungen der bestehenden Gleise für 740m-Züge zur Kapazitätserweiterung für die Fa K+S.
Gremberg Gbf	SE	Gremberg Gbf		Unzureichende Anagenkapazität	(1) Installierung von Fersteuerungen an den PDR N1 Anlagen in GI 325-335 (2) Fernsteuerungen für PDR N1 Geräte in Gl. 33-45 (3) Elektronische/digitale Unterstützung bei der Fahrwegbeobachtung an den Ablaufbergen (4) Errichtung eines Sperrsingales in Gleis 128 nördlich (Bez. VII Gl. 128) (5) Errichtung einer Beidrückanlage (Gleise 158-162) (5) Anpassung Ein- und Ausfahrgruppe zur Abwicklung langer Güterzüge Erneuerung Bremsensteuerung/Rangiertechnik N/S + S/N Erprobung innovative Abrollsicherungsbremsen
Gremberg Gbf	SE	Gremberg Gbf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Errichtung eines Rangierweges Gleis 340/339; Erneuerung Gleisfeldbeleuchtung
Gremberg Gbf	SE	Gremberg Gbf		ZU geringe Gleiskapazitäten. Die zur Verfügung stehenden Gleise sind Richtungen anfahbar bzw. ausfahrbar.	Erweiterung der Kapazität. Einsteuern und Bereitstellung weiterer Gleise für die Disposition.
Großbeeren Ubf	SE	Großbeeren Ubf		Keine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität muss zwingend ausgebaut werden (auch für Tesla-Verkehre)	Erhöhung der Abstellkapazitäten, da in Zukunft Neuverkehre erwartet werden (z.B. durch EV-Plus). Hierfür müssten neue Gleise geschaffen werden und bisherige verlängert werden.
Hagen-Vorhalle	SE	Hagen-Vorhalle		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erneuerung Ablaufsteuerrechner (ASR) Erneuerung Bremsensteuerung/Rangiertechnik
Hagen-Vorhalle (EV-Plus): Kapazität (Anlage)	SE	Hagen-Vorhalle (EV- Plus): Kapazität (Anlage)		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die bewähigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Gerstungen Bf	SE	Gerstungen Bf		unzureichende Anagenkapazität	Mit der wachsenden Zahl an Wettbewerbern und dadurch steigenden Komplexität in der operativen Zulaufsteuerung, werden in Gerstungen vier Gleise (heute drei) benötigt. Darüber hinaus ist es für DB Cargo konzeptionell von Vorteil, wenn wir die Möglichkeit haben, im Bahnhof Gerstungen Triebfahrzeuge abstellen zu können. Der Bedarf sind zwei Gleise mit ca. 50m Länge.
Halle (Saale) Rbf	SE	Halle (Saale) Rbf		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewähigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich.	Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Halle (Saale) Rbf	SE	Halle (Saale) Rbf		Unzureichende Anlagenkapazität	(1) alle Richtungsgleise mit Gleisförderanlagen nachrüsten (2) Errichtung Ausfahrsignal und Fahrstraße um aus 1-2 Gleisen der Einfahrgruppe (Gleise 512- 519) Richtung Norden ausfahren zu können (3) Gleis neben Gleis 652 zur Zwischenabstellung von R-Tfz errichten (4) Weichenverbindung zw. Gleis 511 und 512 errichten

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Hallstadt	SE	Hallstadt	FV-Umleiter Erfurt – Hallstadt – Rottendorf – Nürnberg ohne Anschlussbedienung Bamberg/ Erlangen und daran angeschlossene Bereiche (Bayreuth, Hof)	FV-taugliche Bahnsteigkante in Hallstadt realisieren als Rückfallebene
Hamburg-Harburg Bf	SE	Hamburg-Harburg Bf	Probleme bei der Zugbildung von Güterzügen Bahnhof Hamburg-Harburg	Verlängerung des Ausziehgleises in Hamburg-Harburg
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Zu den Ablösegleisen 590, 591 und 592 fehlt ein Gitterrostüberweg. Entlang des M-Berges Gleis 833 ist der Rangierweg um ca. 10 cm abgesackt, so dass unsere MA Schwierigkeit haben mit der Stange zu entkuppeln und auch kaum noch auf die Rangiertritte der Wagen, bzw. der Lokomotiven steigen können. Zuwegung Verwaltungsgebäude Banningstr.: Der Weg zur Lokleitung ist von großen Schlaglöchern gesäumt.
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Erweiterung der Lautsprecheranlage in der M-Gruppe (Gleise 550 bis 555). Lautsprecher sind nur in ersten Drittel der Gleise installiert. In den Talgleisen fehlen Lautsprecher für die Gleisleute. Der Bergmeister kann die MA nicht rechtzeitig bei Falschläufern warnen.
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Gleisverschwenkung Gl. 560 sowie westliche Anbindung der Gleise 561-571 verlängern
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Herstellung von Abstellflächen für 6-8 E-Tfz im Bereich der Gleise 850 bis 852 und für 3 weitere V-Tfz im Bereich des Gleises 823, Verlängerung der Gleise 835 und 836 um 38 Meter zur Abstellung von 4 V-Tfz
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Errichtung einer MultiHup-Anlager, Erstellung einer Einfahrgruppe im Bereich der Gleise 853 bis 860 sowie Ertüchtigung aller Fahrwege für Fahrten mit 25 km/h
Hamm Rbf	SE	Hamm Rbf	zur Abwicklung der erwarteten Mehrverkehre ist die Erweiterung der Anlagenkapazität dringend erforderlich	Gleis 827 an die Gleise 853/842 anbinden, um Gleis 827 weiterhin als Lü/BZA-Gleis nutzen zu können
Hanau Hbf	SE	Hanau Hbf	Züge mit über 550 m Zuglänge (E-Traktion) mit Ziel Hanau Hafen können derzeit nur in den Hauptgleisen in Hanau Hbf einfahren. Wenn diese nicht sofort von einer Hafen-Lok übernommen werden können, müssen diese entweder auf die Nordseite des Hbf gefahren werden oder sogar in Großkrotzenburg stehen bleiben. Die Überführung der Züge in den Hafen (Südseite) ist dann extrem aufwändig (bis zu 3 Std.), da alle Hauptgleise mehrfach gekreuzt werden müssen. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, müssten die Züge direkt in die Aufstellgleise für den Hafen (Odenwald / Südseite) gestellt werden. Die Aufstellgleise auf der Südseite sind für die betroffenen Züge (E-Traktion, Zuglänge > 550 Meter) derzeit nicht geeignet. Die Gleise 105 – 111 sind zwar teilweise über 750 Meter lang, aber mit Ausnahme des Gleises 107 nicht elektrifiziert. Gleis 107 ist jedoch nur 475 Meter lang und nur zur Hälfte elektrifiziert, dahinter liegt eine Gleissperre und anschließend das Gleis 122 als Stumpfgleis über 350 Meter.	Zusammenfassung der Gleise 107 und 122 zu einem durchgehenden Gleis und komplette Elektrifizierung des Gleises.
Herne-Hafen	SE	Hafenanbindung	aufwändige Betriebsführung wegen fehlenden Weichenverbindungen	am Ende von Gleis IV eine Weichenverbindung zum Streckengleis schaffen; Vorteile in der Betriebsabwicklung.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
Herne-Hafen	SE	Gelsenkirchen Hbf	Kapazitäten reichen nicht aus	Reaktivierung und Umbau der zwei südlichsten Gleise in Höhe der Bahnsteige, der westlich anschließenden Abstellgruppe (3 Gleise) und zwei der östlich anschließenden Gleise, um durchgehend zwei bis drei 700m-Züge mit E-Traktion für die Fahrt nach Wanne-Eickel puffern zu können oder für die Abholung durch D-Traktion vorzubereiten.	
Herne-Hafen	SE	Bahnhof Herne-Horsthausen	Kapazitäten reichen nicht aus	Zweiseitiger Anschluß der Gleise 206 bis 209, Reaktivierung der Gleise 203 bis 205, Reaktivierung der Gleise 302 bis 304, Wiederaufbau der Gleise 311 bis 313; jeweils für die Aufnahme von 700m-Zügen mit E-Traktion.	
Hiddenhausen-Schweicheln	SE	Hiddenhausen-Schweicheln	Hiddenhausen-Schweicheln	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Ausbau zweiter Bahnsteigkante in Hiddenhausen-Schweicheln (westlich von der G-Bahn, zweites Gleis der Schweichelner Kurve fädelt in die G-Bahn ein)
Itzehoe	SE	Itzehoe	Itzehoe	In Itzehoe fehlen Abstellmöglichkeiten für Züge des SPNV; aufgrund der fehlenden Abstellmöglichkeiten sind Leerfahrten erforderlich	Errichtung einer neuen Abstellgruppe südlich der Bahnsteige
Karlsruhe Gbf	SE	Karlsruhe Gbf		Zu geringe Gleis- und Trassenkapazitäten	Schaffung zusätzlicher Abstellkapazitäten, in der Gruppe E könnten die stillgelegten Gleise 94 und 95 reaktiviert und an das ESTW angebunden werden. Damit wäre ein Nutzlängengewinn von 2 x 550 m möglich. Elektrifizierung Gleise 636 bis 647, südliche Anbindung Gleise 623 bis 647, nördliche Anbindung Gleise 212 und 14D, Lokabstellplatz für + 20 Lokomotiven
Karlsruhe Gbf	SE	Karlsruhe Gbf		In Karlsruhe Gbf stehen zum großen Teil nur Gleisanlagen für die Zugbildung und Pufferung von Zügen zur Verfügung, die - zu kurz sind, - nur einseitig angebunden sind (Stumpfgleise), - nur teilweise elektrifiziert sind, - keine Zugein- und -ausfahrten in beide Richtungen zulassen, d. h., Züge müssen je nach Ein-/Ausfahrtrichtung umgesetzt werden.	Schaffung einer Zugbildungs-/Puffergruppe mit mindestens 3 el. Gleisen von 700 m Länge, die jeweils beidseitige Ein-/Ausfahrten zulassen (Flächen sind vorhanden)
Karlsruhe West	SE	Karlsruhe West	Karlsruhe West	Fehlende Gleis- und Trassenkapazitäten	Verlängerung Gleis 109 mit beidseitiger, ferngestellter Anbindung - angestrebte Nutzlänge von 400m für Ölverkehre. Zugbildung/Puffer für Knoten Karlsruhe und im Zuge des Westkorridors. Deckung Bedarf aus Aufkommenswachstum der Häfen Wörth und Karlsruhe und der Karlsruher Industrie.
Kassel Rbf	SE	Kassel Rbf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erneuerung Druckluftanlage
Kehl Hafen	SE	Kehl Gbf		Aufwändiger Rangierbetrieb schränkt Kapazitäten ein	Separates Ausziehgleis dringend erforderlich, damit die Ganzzüge nicht über die Personenzuggleise rangiert werden müssen. Der Handlungsspielraum durch die Sperrpausen für Personenzüge wird immer kürzer.
Kehl Hafen	SE	Kehl Gbf		Elektrifizierung von DB Netz-Gleisen im Hafen wurde zurückgebaut. Zugbildung kann im Hafen nicht mehr erfolgen. Diesellok muss den Ganzzug zum Rangierbahnhof bringen, dort wird gewechselt auf E-Lok (doppelte Arbeit).	Wiederherstellen der Elektrifizierung und Zugstrasse schaffen für Ein-/ Ausfahrt von Zügen in den Bahnhof Kehl Hafen
Kehl Hafen	SE	Kehl Gbf		Rückbau der Gleiswaage macht Verwiegung in Mannheim erforderlich.	Reaktivierung der Gleiswaage
KiBlegg	SE	KiBlegg		Zu geringe Bahnsteigkapazität	Einrichtung von Gleisabschnittsteilungen

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Koblenz-Hafen	SE	Bahnhof Koblenz-Lützel	Gleis 36A endet heute ca. 320 m hinter der Weiche 2 (Anschlussweiche) mit einem Schwellenkrenz. Dadurch wird die Länge der Rangiereinheiten zu stark eingeschränkt.	Gleis 36A bis zum Abschluss instandsetzen.
Koblenz-Hafen	SE	Bahnhof Koblenz-Lützel	Weiche 2 (Anschlussweiche) steht in Schlüsselabhängigkeit mit einer Gleissperre. Der Schlüssel kann ausschließlich über den Fahrdienstleiter „Knf“ freigegeben werden.	Es sollte der Einbau einer ferngestellten Weiche erfolgen.
Köln-kalk Nord	SE	Köln-Kalk Nord	Gleiskapazitäten meistens an DB Cargo vergeben. Nutzung weiterer Gleise unvorteilhaft. Die zur Verfügung stehenden Gleise sind nicht von allen Richtungen anfahrbar bzw. ausfahrbar.	"Einsteuern weiterer Gleise. Zur Zeit läuft das Pilotprojekt Kapazität, in dem zusätzliche Gleise zu Kapazitätsgleisen erklärt und dem Anlagendisponenten zur Verfügung stehen. "
Köln Eifeltor	SE	Köln Eifeltor		Personalwechselstelle für den Güterverkehr. Ziel: Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung für SPNV
Köln Eifeltor	SE	Köln Eifeltor	Köln Eifeltor: Gleise begrenzt, 700m stehen nicht ausreichend zur Verfügung. Deshalb oftmals Mitnutzung mit anderen EVU. Auswirkung: Einschränkungen bei verändertem Zuglauf wie z.B. Verspätungen.	"Einsteuern weiterer Gleise. Zur Zeit läuft das Pilotprojekt Kapazität, in dem zusätzliche Gleise zu Kapazitätsgleisen erklärt und dem Anlagendisponenten zur Verfügung stehen. "
Köln Trimbornstraße	SE	Köln Trimbornstraße	Doppeltraktion LINT 81 kann nicht an Haltepunkt halten	Bahnsteigverlängerung
Krefeld-Linn	SE	Krefeld-Linn	Eingeschränkte Gleisnutzlänge der Gleise 6 und 7 in Krefeld-Linn (Übergabegleise mit Länge 530m statt 700m)	Ausbau der genannten Gleisinfrastruktur auf 700 m Nutzlänge.
Krefeld-Hafen	SE	Krefeld-Linn	Derzeitige max. Gleislänge beträgt 530m, längere Züge müssen zeitlich koordiniert werden.	Gleisverlängerung des Übergabegleises zw. Krefeld-Linn und Krefeld Ost Hafen.
Kreuztal	SE	Kreuztal	Nicht ausreichende Anzahl an Ein-/Ausfahr- und Zugbildungsgleisen im Siegerland für Wagenzuglängen bis 700 m	Erweiterung der Serviceeinrichtungen um mindestens ein Gleis mit 740 m Nutzlänge und Oberleitung.
Lehrte	SE	Lehrte	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erneuerung Gleisfeldbeleuchtung, Lehrte Betra Gl. 313/314 im Westen „LED“ Gleissanierung + Beleuchtung
Lübeck Hbf	SE	Lübeck Hbf	In Lübeck Hbf fehlen elektrifizierte Abstellgleise für den SPNV	Elektrifizierung von bisher nicht elektrifizierten Abstellgleisen für VT
Ludwigshafen Hafen	SE	Hafenanbindung	max. Zuglänge 390 m wegen Zufahrtsgleis und Einschaltpunkt BÜ „Keßler Weg“	bei Änderung des Einschaltpunktes bis ca. 580m Nutzlänge möglich.
Magdeburg Hafen	SE	Hafenanbindung	zu kurze Übergabegleise	Verlängerung der Übergabegleise zum Hafen Magdeburg für Zugfahrten über 700 m.
Mainz-Bischofsheim	SE	Mainz-Bischofsheim	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Gleisfeldbeleuchtung fällt altersbedingt sehr häufig aus, Masten nicht mehr besteigbar. Dadurch Verzögerungen in Zugbildung und Sperrung von Gleisen. Druckluftanlage erneuern
Mainz-Bischofsheim	SE	Mainz-Bischofsheim	Eine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Die Gleise 648-650 sind aktuell nur aus Richtung Darmstadt erreichbar. Eine beidseitige Anbindung der Gleise würde den Rangieraufwand in der Anlage deutlich reduzieren.
Mainz-Bischofsheim Bf	SE	Mainz-Bischofsheim Bf	Anlage stößt an ihre Kapazitätsgrenzen durch Aufnahme zusätzlicher Leistungen, ca. 150 Wagen/Tag, ab Fahrplanwechsel 12/2006	Verlängerung der Richtungsgleise 89, 94 und 95 um je 100 Meter. Alter Oberbau vorhanden. Oberbautechnische Erneuerung mit zweiseitiger Anbindung von Gleis 19 (z.Zt. gesperrt).

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Manching Ingolstadt Ingolstadt-Seehof Reichertshofen	SE	Manching Ingolstadt Ingolstadt	Ingolstadt Ingolstadt-Seehof Reichertshofen	Massive Kapazitätsengpässe für den Schienegüterverkehr	Anzahl Lokabstellgleise und Puffergleise in den genannten Abschnitten erhöhen..
Mannheim Rbf	SE	Mannheim Rbf		Eine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Verlängerung von Ausfahrgleisen in der Gruppe G, da hier bisher überwiegend Gleise mit Nutzlängen <600m zur Verfügung stehen. Nachrüstung der Richtungsgleise am Berg E mit Beidrückeinrichtungen, W/O: Verlängerung von einzelnen Richtungsgleisen in Gruppe A
Mannheim Rbf (EV-Plus); Kapazität (Anlage)	SE	Mannheim Rbf (EV-Plus); Kapazität (Anlage)		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewältigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Mannheim-Friedrichsfeld und/oder Mannheim Rbf	SE	Mannheim-Friedrichsfeld und/oder Mannheim Rbf		Aufgrund fehlender Personalwechsel-/Puffergleise in Mannheim-Friedrichsfeld (oder Mannheim Rbf) und Pufferung der Züge auf den Zulaufstrecken auf unterschiedlichen Bahnhöfen, kann keine "Systematisierung" des Personaleinsatzes vorgenommen werden bzw. werden unproduktive Arbeitszeiten generiert. Gleichzeitig wäre - insbesondere in Richtung Süden - eine Bündelung von Güterzügen bzw. Entzerrung der Verkehrsarten PV/GV besser möglich.	Gleiskapazität für Personalwechsel und kurzfristige Pufferung von Güterzügen schaffen.
Maschen Rbf	SE	Maschen Rbf		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewältigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Bau von Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Maschen Rbf	SE	Maschen Rbf		Eine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Aktivierung der 2.Harfe im Bezirk 2 und beidseitige Anbindung an den ASR; Gleisfeldbeleuchtung
Melle	SE	Melle		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Momentan wird der Awanst "Melle Euer Heide" mit einem Lrf und einem Rb bedient. Der Rb könnte eingespart werden, wenn am Awanst Rangiererwege am Hauptgleis errichtet werden (200 Meter) aber auch im Anschluss
München Riem Pbf	SE	München Riem Pbf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erstellung eines Rangiererweges vom Industriestammgleis zum Anschlussgleis+ OTL Originalteillager
München-Laim	SE	Laim	Obermenzing	Keine Erschließung Schiene Neubaugebiet	Neuer Haltepunkt Berduxstraße
München Nord	SE	München Nord (EV-Plus); Kapazität (Anlage)		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewältigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
München Nord Rbf	SE	München Nord Rbf		Hohe Auslastung des Knoten München	Einfahrgruppe: Erweiterung um 2 Gleise sowie Elektrifizierung und Ausrüstung von 2 bestehenden Gleisen für Zugfahrten (Nutzung für Unterwegsbehandlung). Ausfahrgruppe: Erweiterung um 4 Gleise (Nutzung für Unterwegsbehandlung).

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
München Nord Rbf	SE	München Nord Rbf	Für den wachsenden SGV insbesondere in Richtung Süd-/Südosteuropa und Österreich besteht im Großraum München keine ausreichende Möglichkeit zum Lok- bzw. Personalwechsel. Die langfristige Verlagerung der Güterverkehre auf den „Nordring“ im Zusammenhang mit dem Neubau der Daglfinger und Truderinger Kurve erfordert ausreichende Pufferkapazitäten in München Nord. Ebenso ist die Zugbildungskapazität für den Einzelwagenverkehr bereits heute ausgeschöpft und wird nach Erneuerung ab 2020 reduziert.	Errichtung eines 6.Bündels zur Abwicklung steigender Verkehre langfristiger Verkehrsprognose.	
München-Freimann	SE	München-Freimann	keine ausreichende Kapazitäten vorhanden	Verbesserung der Betriebsqualität, Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit,	Ausstattung der Gleise 14 und 15 mit einer Oberleitung: Prüfung einer neuen Ladestraße.
München-Freimann Gbf	SE	München-Freimann Gbf	Hohe Auslastung Knoten München, insbesondere München-Milbertshofen	Neubau von 4 Gleisen zur Erhöhung der Zugbildungs- und Abstellkapazität im Knoten München, insbesondere Entlastung Bf München-Milbertshofen	
München-Nord	SE	München-Nord	Für den wachsenden SGV insbesondere in Richtung Süd-/Südosteuropa und Österreich besteht im Großraum München keine ausreichende Möglichkeit zum Lok- bzw. Personalwechsel. Die langfristige Verlagerung der Güterverkehre auf den „Nordring“ im Zusammenhang mit dem Neubau der Daglfinger und Truderinger Kurve erfordert ausreichende Pufferkapazitäten in München Nord. Ebenso ist die Zugbildungskapazität für den Einzelwagenverkehr bereits heute ausgeschöpft und wird nach Erneuerung ab 2020 reduziert.	Schaffung anforderungsgerechter Möglichkeiten zum Lok- und Personalwechsel im Großraum München. Bedarfsgerechte Bereitstellung von Puffer- und Zugbildungskapazitäten.	
München-Pasing Bf	SE	München-Pasing Bf	Überlastung des Knotens München	Bau einer zweiten Bahnsteigkante in München-Pasing für Züge in Richtung Augsburg	
München-Pasing Gbf	SE	München-Pasing Gbf	Überlastung des Knotens München	Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Züge mit 740m Zuglänge in München-Pasing	
Münster (-Lutum)	SE	Münster (-Lutum)	Coesfeld	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Zweite Bahnsteigkante in Lutum (für Verkehrshalt); Bahnsteig am Stumpfgleis 61 in Münster Hbf
Münster Hbf	SE	Münster Hbf		Einrichtung Bahnsteig Gleis 21 Ziel: Erhöhung der Bahnhofskapazität	
Nersingen	SE	Nersingen	Reisende in Richtung Ulm Hbf müssen zum Erreichen ihrer Züge höhengleich das Gleis 1 überqueren. Dafür müssen dieses und das Gleis 2 während des Fahrgastwechsels für Zugfahrten gesperrt werden. Entweder muss der Regionalverkehr auf ein passendes Sperrfenster am Einfahrsignal warten und baut Verspätung auf oder die Züge aus Richtung Ulm dürfen nicht ein/durchfahren. Gerade im SPFV wird an dieser Stelle mit Vmax 160 km/h gefahren - hier sind Sperrungen sehr Verspätungsanfällig.	Bau einer Über-/Unterführung zwischen den Bahnsteigen 1 und 2/3. Der SPNV kann dann das durchgehende Hauptgleis 2 zum Verkehrshalt nutzen. Dieses bedeutet einen deutlichen Fahrzeitgewinn sowie Minderung eines Gefahrenpunktes.	
Neumarkt	SE	Neumarkt	Die Bedienung mit 3-fach Traktion E-Triebwagen ist nur über Gleis 201 (Bahnsteig 1) möglich, da alle anderen Bahnsteige zurückgebaut worden sind. Im aktuellen Fahrplan sind zweistündlich alle Bahnsteigkanten durch planmäßig haltende Züge belegt. Bei einer Überholung durch den SPFV muss dieser langsam durch das Gleis 106 geführt werden. Dieses bedeutet deutliche Zusatzverspätung aller betroffenen Züge. Ab 2024 Verdichtung des RE-Taktes auf stündlich. Daher werden deutlich mehr Bahnsteigkanten benötigt.	Verlängerung mindestens des Bahnsteiges am Gleis 105 (Bahnsteig 5), optimal aller Bahnsteige, auf min. 300 Meter zur Nutzung als 3-fach Traktion für den Mehrbedarf der Fahrgäste durch den Klimawandel. Erweiterung des einseitigen Bahnsteiges am Gleis 105 (Bahnsteig 5) an das Gleis 106. Dann kann der zu überholende Zug nach Gleis 106 geführt werden und die Züge des SPFV können den Bahnhof mit Fahrplangeschwindigkeit durchfahren.	

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Neuss Hbf	SE	Neuss Hbf	Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen	Zusätzliche Bahnsteigkante in Neuss Hbf an Gleis 9 inkl. Verlängerung der Unterführung
Neustadt (Sachs)	SE	Neustadt (Sachs)	Klimaschutz sowie wirtschafts- und strukturpolitische Gründe erfordern die Schaffung der Infrastruktur für den Einsatz alternativer Antriebsformen im Regionalnetz	Ladestation für batterieelektrische Fahrzeuge in Neustadt (Sachs)
Nürnberg Hbf	SE	Nürnberg Hbf	Im Bestand 6 verfügbare „lange“ Bahnsteigkanten (Gleise 4-9) sind langfristig nicht ausreichend und führen zu Kapazitätseinschränkungen.	Bahnsteigkanten 12/13 und ggf. 14/15 auf 400m verlängern für flexiblere Betriebsführung und höhere Verfügbarkeit Gleise 4-9.
Nürnberg Rbf	SE	Nürnberg Rbf	Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewältigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Nürnberg-Eibach	SE	Nürnberg-Eibach	Durch die Inbetriebnahme der neuen trimodalen KV-Umschlagsanlage im GVZ Bayernhafen Nürnberg und die geplante Verlagerung des Containerbahnhofs der DB Netz AG aus der Austraße in den Bayernhafen Nürnberg wird es voraussichtlich zu Verkehrsengpässen auf der Eisenbahninfrastruktur DB Netz AG im Bereich des Bahnhofes Eibach kommen.	Bau eines zusätzlichen Gleises im Bahnhof Eibach (Gleis 625) zur Schaffung von zusätzlichen Abstell- und Umfahrungsmöglichkeiten im Bahnhof Eibach.
Oberhausen Osterfeld Süd	SE	Oberhausen Osterfeld Süd	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Bau von Rangierwegen im BF. Osterfeld.
Oberhausen West	SE	Oberhausen West	Fehlende Kapazität und Flexibilität in Oberhausen West	Nutzlängenerhöhung (min. 750m erforderlich) durch Anpassungen von Weichenverbindungen und LST (Ersatz des E 43 STW Oro durch ESTW-Anbindung), um Pufferfunktion des Bahnhofs für lange Güterzüge zu erhöhen. Neubau einer zusätzlichen Ein-/Ausfahrtsmöglichkeit (Bezirk Oro – Obn.). Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve zum Streckengleis 2321. Bedarfsorientierte Erweiterung der Überspannung mit OL in der Richtungsgruppe (Talgleise). Zweigleisige Einbindung der Strecke 2304.
Oberhausen West	SE	Oberhausen West	unzureichende Anlagenkapazität	Nutzlängenerhöhung (min. 750m erforderlich) durch Anpassungen von Weichenverbindungen und LST (Ersatz des E 43 STW Oro durch ESTW-Anbindung), um Pufferfunktion des Bahnhofs für lange Güterzüge zu erhöhen. Neubau einer zusätzlichen Ein-/Ausfahrtsmöglichkeit (Bezirk Oro – Obn.). Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve zum Streckengleis 2321. Bedarfsorientierte Erweiterung der Überspannung mit OL in der Richtungsgruppe (Talgleise). Zweigleisige Einbindung der Strecke 2304. Einbau EOW Gl. 71 -77
Osnabrück Hbf Pu	SE	Osnabrück Hbf Pu	unzureichende Abstellmöglichkeiten östlich OS Hbf Pu, um Kapazität des Hbf Osnabrück zu steigern. Problemverschärfung mit Zunahme der erwarteten Mehrverkehre, die dort enden/wenden	Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten östlich OS Hbf , ggfs. einschl. Anbindung derselben
Osnabrück Rbf	SE	Osnabrück Rbf	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Herrichten der Rangiererwege an Gleis 3 sowie am Ausziehgleis(Gleis 4) zum Anschluss Westnetz (ehem. Nike) in Lüstringen.
Osnabrück Rbf	SE	Osnabrück Rbf	Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erneuerung Druckluftanlage

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht	
Osterburken	SE	Osterburken	Lauda	Behinderungen im Betrieb durch mangelnden (teilweise einseitigen Bahnsteig) Bahnsteigausbau	Ausbau der Stationen in Eubigheim, Boxberg-Wölchingen und Königshofen, Umbau Osterburken unter Belassung des schienengleichen Bahnsteigzuganges.
Plochingen Hafen	SE	Bahnhof Plochingen		Nicht ausreichende Abstellmöglichkeiten insbesondere bei erhöhtem Bedarf. Folgen: Engpässe bei der Anlieferung.	Abstellkapazitäten erhöhen
Recklinghausen Hbf	SE	Recklinghausen Hbf		Zu geringe Kapazität und Flexibilität beeinträchtigt die Betriebsqualität und verhindert Verkehrsausweitungen.	Neuer Bahnsteig Recklinghausen Hbf: Neuer Bahnsteig an Gl. 6 für die Wende der S9 und S2, um die durchgehenden Hauptgleise nicht durch wendende Züge zu blockieren.
Regensburg Ost	SE	Regensburg Ost		Kapazität der Serviceeinrichtung ist unzureichend	(1) Herstellung einer zusätzlichen Gleisverbindung im südlichen Bereich der Anlage durch Bau eines Verbindungsgleises, zweier Weichen, Oberleitung sowie LST-Anpassungen. (2) Bau einer Verbindungsspanne zwischen den Strecken 5860 und 5865 (Neubau zwei Weichen nebst Gleisverbindung, Fahrleitung und LST-Anpassungen). Durch die Verbindung des Hafenschlusses (bayernhafen) mit dem Streckengleis Hof-Regensburg können Züge aus und nach Richtung Nürnberg / Ingolstadt ohne rangierdienstliche Behandlung in Regensburg Ost direkt als Zugfahrt dem Hafen zugeführt werden. Rangiertätigkeiten in der Zugbildungsanlage Regensburg Ost (Wechsel von elektr. auf Dieselbespannung, Gleisbelegungen) werden minimiert und somit in der Anlage Kapazität für wachsende Verkehre geschaffen.
Regensburg Ost	SE	Regensburg Ost		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erneuerung bzw. Neubau der Beleuchtung in den Gleisen 305 bis 323
Riesa Hafen	SE	Bahnhof Riesa		Kapazitäten reichen nicht aus	Ausbau der möglichen Zuglängen und Abstellkapazitäten.
Rückersdorf Bf	SE	Rückersdorf Bf		In Rückersdorf ist nach Neubau der Verkehrsstation für die Halte des Regionalverkehrs nur ein Bahnsteig in Nord-Süd-Richtung vorhanden. Regionalzüge Ri Elsterwerda blockieren während des Verkehraltes das Gleis der Gegenrichtung. Damit besteht auf der bis 2018 für 200 km/h auszubauenden Strecke ein betrieblicher Engpass.	Wiedererrichtung des zweiten Bahnsteiges an der zweigleisigen Strecke
Seddin	SE	Beelitz-Heilstätten		Um von Seddin nach Seddin-Süd zu kommen, führt die Fahrt über Beelitz-Heilstätten. Bei steigendem Eckverkehr zwischen den Anlagenteilen bedarf es weiterer Gleiskapazität in Beelitz, insb. durch steigendes Schadwagenaufkommen wird der Platz zur Zwischenabstellung benötigt. Ebenso wie in Michendorf könnte auch Beelitz genutzt werden um Züge kurzzeitig abzustellen, wenn gerade kein Platz in der Einfahrgruppe in Seddin vorhanden ist.	Schaffung von Puffergleisen
Seelze-Mitte Gbf	SE	Seelze-Mitte Gbf		Eine optimale der Anlageninfrastruktur und der Betriebsdurchführung für die Bewältigung der erwarteten Mehrverkehre im KV ist dringend erforderlich	Bau von Umschlagflächen für KV in ZBAs im Kontext EV-Plus
Siegen	SE	Siegen		Nicht ausreichende Anzahl an Ein-/Ausfahr- und Zugbildungsgleisen im Siegerland für Wagenzuglängen bis 700 m	Erweiterung der Serviceeinrichtungen um mindestens ein Gleis mit 740 m Nutzlänge und Oberleitung.

Strecken-Nr. Serviceeinrichtung	Infratyp	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit aus VDV-Sicht
Siegen-Ost	SE	Siegen-Ost		Nicht ausreichende Anzahl an Ein-/Ausfahr- und Zugbildungsgleisen im Siegerland (Kreuztal - Siegen - Betzdorf) für Wagenzuglängen bis 700 m	Erweiterung der Serviceeinrichtungen um mindestens ein Gleis mit 740 m Nutzlänge und Oberleitung.
Stade Bf	SE	Stade Bf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Herrichtung Beleuchtung in den Rangiergleisen
Stralsund Hafen	SE	Stralsund Hbf		Kapazitäten reichen nicht aus	Beseitigung des Defizits an Vorstellkapazitäten und Herstellung einer direkten Anbindung des Betriebsteils Südhafen an das Streckengleis der DB Netz AG
Stuttgart Hafen	SE	Hafenanbindung		zu kurze Gleise	Optimierung bzw. Umbau der Infrastruktur für 740 m lange Güterzüge.
Stuttgart Hafen	SE	Hafenanbindung		Komplizierte Betriebsführung wegen Stellwerksabhängigkeiten	Vereinfachung z. B. durch EOW-Anlagen anstelle des Stellwerks Stuttgart Hafen.
Stuttgart Hafen	SE	Hafenanbindung		Kapazitäten reichen nicht aus	Herstellung einer zweiten bzw. alternativen Anbindung zur Hafenanbindung aus südlicher Richtung.
Völklingen	SE	Völklingen		Eine optimale Betriebsdurchführung, Betriebsqualität muss verbessert werden, Anlagenkapazität ausbauen	Im Bahnhof Völklingen wird teilweise ohne Rangierbegleiter gearbeitet. Bei der Begehung durch die FaSi wurde festgestellt, dass zu den grün hervorgehobenen Gleisen in der Datei ( <a href="https://bit.ly/3xGVPOt">https://bit.ly/3xGVPOt</a> ) keine Rangierwege vorhanden sind. Dies führt dazu, dass man aufgrund des Arbeitsschutzes gezwungen ist, immer einen Rangierbegleiter dabei zu haben. Somit ist hier der Wunsch, an den grün hervorgehobenen Gleisen Rangierwege einzurichten, damit die Arbeitssicherheit bei alleinigem Einsatz der Lrfs gegeben ist.
Wesel	SE	Wesel	Wesel	Vorhanden Bahnsteigkapazitäten sind für eine Ausweitung des Betriebsprogramms nicht ausreichend.	Neubau Bahnsteig an Gl. 1 im Bf Wesel
Wörth Hafen	SE	Hafenanbindung		Kapazitäten reichen nicht aus; fehlende Elektrifizierung	Reaktivierung und Teilelektrifizierung einer Vorstellgruppe; Rückgebauete Weichen wieder einbauen, Gleise instandsetzen, Teilelektrifizierung bis zum Ende dieser Vorstellgruppe (Rangiergleise).
Wörth Hafen	SE	Hafenanbindung		fehlende Elektrifizierung	Elektrifizierung des Zufahrtgleises zum Hafen Wörth.
Wuppertal-Langerfeld Gbf	SE	Wuppertal-Langerfeld Gbf		Eine optimale Betriebsdurchführung/ Arbeitssicherheit ist nicht gegeben. Betriebsqualität muss verbessert werden.	Erstellen eines Rangierweges einschl. Beleuchtung (entlang VzG 2701; der VzG 2550 abgewandten Seite). Durch Erstellen eines Rangierweges Verantwortungsbereich DB Netz kann der Lrf alleine fahren (Rb entfällt)